

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekezdéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

► **B****MEGÁLLAPODÁS**

az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a vasúti és közúti áru- és személyszállításról

(HL L 114., 2002.4.30., 91. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
► <b><u>M1</u></b>	A Közösség–Svájc Belföldi Szállítási Bizottság 2/2004 határozata (2004. június 22.)	L 75	60	2005.3.22.
► <b><u>M2</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 1/2009 határozata (2009. június 16.)	L 273	15	2009.10.17.
► <b><u>M3</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 1/2010 határozata (2010. december 22.)	L 19	34	2011.1.22.
► <b><u>M4</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 1/2013 határozata (2013. december 6.)	L 352	79	2013.12.24.
► <b><u>M5</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 1/2015 határozata (2015. december 16.)	L 23	82	2016.1.29.
► <b><u>M6</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 2/2016 határozata (2016. június 10.)	L 186	38	2016.7.9.
► <b><u>M7</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 1/2018 határozata (2018. június 12.)	L 166	20	2018.7.3.
► <b><u>M8</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 1/2019 határozata (2019. június 7.)	L 180	22	2019.7.4.
► <b><u>M9</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 2/2019 határozata (2019. december 13.)	L 13	43	2020.1.17.
► <b><u>M10</u></b>	A közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 2/2020 határozata (2020. december 11.)	L 15	34	2021.1.18.
► <b><u>M11</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 1/2021 határozata (2021. június 30.)	L 255	7	2021.7.16.
► <b><u>M12</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 2/2021 határozata (2021. december 17.)	L 46	125	2022.2.25.
► <b><u>M13</u></b>	A Közösség–Svájc Szárazföldi Szállítási Bizottság 1/2022 határozata (2022. december 21.)	L 19	144	2023.1.20.

Helyesbítette:

- **C1** Helyesbítés, HL L 33., 2016.2.10., 38. o. (1/2015)



## MEGÁLLAPODÁS

### az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a vasúti és közúti áru- és személyszállításról

Egyrészről a SVÁJCI ÁLLAMSZÖVETSÉG, a továbbiakban: Svájc,

és másrészről az EURÓPAI KÖZÖSSÉG, a továbbiakban: a Közösség,

a továbbiakban együtt: a Szerződő Felek,

ANNAK TUDATÁBAN, hogy a Szerződő Felek kölcsönös érdeke az együttműködés és a kereskedelem elősegítése, különösen a szállítási piacon való részvétel kölcsönös lehetővé tételével, amelyről az Európai Gazdasági Közösség és a Svájci Államszövetség között 1992. május 2-án létrejött, az áruk közúti és vasúti szállításáról szóló megállapodás — a továbbiakban: az 1992. évi megállapodás — 13. cikke rendelkezik;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy összehangolt közlekedéspolitikát alakítsanak ki, amely a környezetre nézve kedvezőbb személy- és áruszállítási eszközök használatának ösztönzését célozza annak érdekében, hogy a környezet védelmét összekössék a szállítási rendszerek hatékonyságával, különösen az alpesi régióban;

AZZAL AZ ÓHAJJAL, hogy biztosítsák az egészséges versenyt a különböző szállítási módok között, figyelembe véve, hogy a különböző szállítási módoknak fedezniük kell a felmerült költségeiket;

ANNAK TUDATÁBAN, hogy biztosítani kell a svájci közlekedéspolitikát és a Közösség közlekedéspolitikáját megalapozó általános elvek közötti összhangot, különösen az összehangolt jogszabályi és szabályozási keretek tekintetében,

A KÖVETKEZŐKBEN ÁLLAPODTAK MEG:

#### I. CÍM

#### ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

##### 1. cikk

##### Általános elvek és célok

(1) A Közösség és Svájc között létrejött e megállapodás célja egyrészről, hogy a Szerződő Felek egymás szállítási piacához való hozzáférését liberalizálja a vasúti és közúti áru- és személyszállítás tekintetében, hatékonyabb forgalomirányítást biztosítva a műszaki, földrajzi és gazdasági szempontból legmegfelelőbb útvonalak használatával az e megállapodás hatálya alá tartozó összes szállítási módra vonatkozóan, valamint másrészről, hogy meghatározza az összehangolt közlekedéspolitika alapjait.

(2) E megállapodás rendelkezései és alkalmazásuk a viszonyosság és a szállítási mód szabad megválasztásának az elvén alapulnak.

(3) A Szerződő Felek vállalják, hogy e megállapodás alkalmazása keretében nem hoznak megkülönböztető intézkedéseket.

**▼B***2. cikk***Hatály**

(1) E megállapodást a Szerződő Felek közötti kétoldalú közúti áru- és személyszállításra, a Szerződő Felek területein áthaladó forgalomra, az 1992. évi megállapodás sérelme nélkül és a 7. cikk (3) bekezdése szerint, valamint a háromszögforgalmú közúti áru- és személyszállításra, és a svájci nagy kabotázsra kell alkalmazni.

(2) E megállapodást a nemzetközi vasúti és közúti áru- és személyszállításra és kombinált nemzetközi szállításra kell alkalmazni. A megállapodás nem vonatkozik olyan vasúti vállalkozásokra, amelyek tevékenysége kizárólag városi, külvárosi vagy regionális szolgáltatásokra korlátozódik.

(3) E megállapodást a Szerződő Felek egyikében letelepedett közúti vagy vasúti fuvarozási vállalkozások által végzett szállítási tevékenységre kell alkalmazni.

*3. cikk***Fogalommeghatározások**(1) **Közúti közlekedés**

E megállapodás alkalmazásában:

- „közúti árufuvarozói szakma”: áruk ellenszolgáltatás fejében való szállítását végző bármely vállalkozás gépjárművel vagy járműszerelvénnel végzett tevékenysége,
- „közúti személyszállítói szakma”: személyek ellenszolgáltatás fejében való nemzetközi szállítását autóbusszal végző bármely vállalkozás tevékenysége,
- „vállalkozás”: bármely természetes vagy jogi személy, nyereségszerzési céllal vagy anélkül; bármely, jogi személyiség nélküli társaság vagy személyek csoportja, nyereségszerzési céllal vagy anélkül; vagy bármely állami szerv, függetlenül attól, hogy rendelkezik-e jogi személyiséggel vagy jogi személyiségű hatóságtól függ-e,
- „jármű”: a Szerződő Fél területén bejegyzett gépjármű vagy járműszerelvény, amelyből a Szerződő Fél területén legalább a vontatóegységet bejegyezték, és kizárólag áruk szállítását szolgálja; illetve bármely olyan módon épített és felszerelt gépjármű, amely a gépjárművezetővel együtt több mint kilenc személy szállítására alkalmas, és kifejezetten e célra készült,
- „nemzetközi szállítás”: a jármű által megtett olyan út, amelynek kiindulási állomása az egyik Szerződő Fél területén, célállomása a másik Szerződő Fél területén vagy harmadik országban található, és fordítva, valamint a terheletlen jármű mozgása a fenti úttal kapcsolatban; ha az út kiindulási vagy célállomása harmadik országban található, a szállítást olyan járművel kell végrehajtani, amelyet a kiindulási vagy a célállomás helye szerinti Szerződő Félnél jegyeztek be,

**▼B**

- „tranzit”: áruk vagy személyek szállítása (be- és kirakodás nélkül) és a terheletlen járművek mozgása valamely Szerződő Fél területén át,
- „svájci nagy kabotázs”: áruk vagy személyek ellenszolgáltatás fejében végzett bármilyen szállítása egyik közösségi tagállamból egy másik közösségi tagállamba Svájcban bejegyzett járművel, függetlenül attól, hogy ugyanazon út során és a szokásos útvonal igénybevételével a jármű áthalad-e Svájcban vagy sem,
- „háromszögforgalmú szállítási tevékenység harmadik országok érintésével”: személyek vagy áruk szállítása valamely Szerződő Fél területéről harmadik országba, és fordítva, a másik Szerződő Fél területén bejegyzett járművel, függetlenül attól, hogy ugyanazon út során és a szokásos útvonal igénybevételével a jármű áthalad-e azon az országon, ahol bejegyezték,
- „engedély”: a Szerződő Fél jogszabályai által megkövetelt engedély vagy koncesszió.

**(2) Vasúti közlekedés**

E megállapodás alkalmazásában:

- „vasúti vállalkozás”: bármilyen magán- vagy közvállalkozás, amelynek fő üzleti tevékenysége áruk és/vagy személyek részére nyújtott vasúti szállítási szolgáltatás, azzal a megkötéssel, hogy a vállalkozás köteles a vontatást biztosítani; a vontatás biztosítható a nem az érintett vasúti vállalkozás tulajdonában lévő gördülőállománnyal, és a nem az érintett vasúti vállalkozás által közvetlenül alkalmazott személyzettel,
- „nemzetközi csoport”: a Közösség különböző tagállamaiban székhellyel rendelkező, legalább két vasúti vállalkozás bármilyen társulása vagy olyan társulás, amelynek egyik tagja svájci székhellyel rendelkezik a Közösség és Svájc között nemzetközi szállítási szolgáltatások nyújtása érdekében,
- „vasúti infrastruktúra működtetője”: bármely állami testület vagy vállalkozás, amely felelős különösen a vasúti infrastruktúra kialakításáért és karbantartásáért, valamint az irányító- és biztonsági berendezések működtetéséért,
- „engedély”: a vállalkozás részére a Szerződő Fél illetékes hatósága által kibocsátott, a vállalkozást vasúti vállalkozásként elismerő engedély. Ebben a minőségében a vállalkozás tevékenysége bizonyos típusú közlekedési szolgáltatások nyújtására korlátozható,
- „engedélyező hatóság”: az egyes Szerződő Felek által az engedélyek kibocsátásával megbízott testület,
- „menetvonal”: a vonat számára két hely közötti távolság adott idő alatt való megtételéhez szükséges infrastruktúra-kapacitás,
- „elosztás”: a vasúti infrastruktúra-kapacitás valamely elosztótestület általi elosztása,

**▼B**

- „elosztótéstartület”: az a hatóság és/vagy infrastruktúra működtetője, amelyet a Szerződő Felek egyike jelölt ki az infrastruktúra-kapacitás elosztására,
- „városi és elővárosi járatok”: város vagy agglomeráció közlekedési szolgáltatás iránti igényei, valamint a város vagy agglomeráció és a környező területek közötti közlekedési szolgáltatás iránti igények kielégítése céljából üzemeltetett közlekedési szolgáltatások,
- „regionális szolgáltatások”: egy adott régió közlekedési szolgáltatási igényeinek kielégítése céljából üzemeltetett közlekedési szolgáltatások,
- „kombinált szállítás”: az áruk olyan közúti járművek vagy rakodóegységek általi szállítása, amelyek útjuk egy részét vasúton teszik meg, de útjukat közúton kezdik és/vagy fejezik be,
- „versenyképes vasúti szállítási árak”: a vasúti szállítási árak akkor tekinthetők versenyképesnek, ha Svájcban az átlagos vasúti szállítási ár nem magasabb, mint a 9. melléklet szerint hasonló útra vonatkozó közúti szállítási költség.

*4. cikk***Az 1992. évi megállapodás fenntartása**

Az e megállapodásban meghatározott eltérésekre is figyelemmel, e megállapodás rendelkezései nem érintik a Szerződő Feleknek az 1992. évi megállapodásból származó jogait és kötelezettségeit.

## II. CÍM

**NEMZETKÖZI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS****A. KÖZÖS RENDELKEZÉSEK***5. cikk***A szakmába történő bejutás feltételei**

(1) A hivatásos közúti áru fuvarozóként működni kívánó vállalkozásoknak az alábbi három követelményt kell teljesíteniük:

- a) jó hírnév;
- b) megfelelő pénzügyi háttér;
- c) szakmai alkalmasság.

(2) Az e területen alkalmazandó rendelkezéseket az 1. melléklet 1. szakasza tartalmazza.

*6. cikk***Szociális előírások**

Az e területen alkalmazandó szociális előírásokat az 1. melléklet 2. szakasza tartalmazza.

**▼B***7. cikk***Műszaki szabványok**

(1) A (2) és (3) bekezdés rendelkezéseire is figyelemmel, Svájc legkésőbb az e megállapodás aláírásától számított hat hónapon belül elfogadja az 1. melléklet 3. szakaszában meghatározott, a közúti közlekedést szabályozó műszaki feltételekre vonatkozó közösségi jogszabályokkal egyenértékű intézkedéseket.

(2) Svájcnak két év átmeneti időszak áll rendelkezésére e megállapodás hatálybalépésének napjától, hogy a gépjárművek műszaki ellenőrzésére vonatkozó jogszabályait a Közösség jogszabályaival összehangolja.

(3) 2001. január 1-jétől a Svájc által a nyerges vontatókra és pótkocsijaikra, valamint a közúti járműszerelvényekre alkalmazott megengedett legnagyobb össztömeg 34 tonna megrakott állapotban, a szállítás minden fajtájára.

2005. január 1-jétől Svájc a nemzetközi forgalomban részt vevő említett járművek legnagyobb megengedett össztömege határértékére vonatkozó jogszabályait hozzáigazítja a megállapodás aláírásának napján hatályban lévő közösségi jogszabályokhoz.

(4) A 40. cikkben meghatározott úthasználati díjak bevezetése a (3) bekezdésben meghatározott össztömeg-korlátozás fokozatos emelésével párhuzamosan történik.

(5) Minden Szerződő Fél vállalja, hogy a másik Szerződő Fél területén engedélyezett járművekre nem alkalmaz a saját területén érvényben lévő előírásoknál szigorúbb előírásokat.

*8. cikk***A járművek tömegére vonatkozó átmeneti rendelkezések**

(1) A 7. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében meghatározott végleges intézkedések fokozatos bevezetését szem előtt tartva, az áruk szállítása olyan járművel, amelynek a tényleges össztömege megrakott állapotban meghaladja a 28 tonnát (2000. december 31. előtt) vagy a 34 tonnát (2001. január 1. és 2004. december 31. között), de nem haladja meg a 40 tonnát, és amely a Közösség területén lévő kiindulási ponttól a svájci határon kívüli, a határhoz közel eső célállomásra tart a 6. mellékletben foglalt meghatározásnak megfelelően (és fordítva), vagy Svájcban tranzit céljából áthalad, az infrastruktúra használatáért kiegészítő díj fizetésén alapuló kvóta hatálya alá tartozik a (2), (3) és (4) bekezdésben megállapított eljárások szerint. A Svájcban bejegyzett járművek esetében ez a kvóta a Svájc területén belüli szállítási tevékenységre is alkalmazható.

(2) A Közösség 250 000 engedélyt tartalmazó kvótát kap a 2000. évre. Svájc 250 000 engedélyt tartalmazó kvótát kap a 2000. évre. A 2000. évre kiadott engedélyek száma arányosan csökken, ha e megállapodás nem lép hatályba 2000. január 1-jén.

(3) A Közösség 300 000 engedélyt tartalmazó kvótát kap mind a 2001., mind a 2002. évre. Svájc 300 000 engedélyt tartalmazó kvótát kap mind a 2001., mind a 2002. évre.

(4) A Közösség 400 000 engedélyt tartalmazó kvótát kap mind a 2003., mind a 2004. évre. Svájc 400 000 engedélyt tartalmazó kvótát kap mind a 2003., mind a 2004. évre.

**▼B**

(5) A (2), (3) és (4) bekezdésben meghatározott engedélyek használata esetében minden, akár közösségi, akár svájci üzemeltetőnek, a svájci infrastruktúra használatáért kivetett díjat kell fizetnie, amelyet a 2. mellékletben meghatározott eljárások szerint kell kiszámítani és kivetni.

(6) A 7. cikk (3) bekezdésének második albekezdésében meghatározott műszaki szabványoknak megfelelő járművek 2005. január 1-jétől a 32. cikk szerint mentesülnek minden kvóta vagy engedély alól.

**B. NEMZETKÖZI KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS***9. cikk***Áruszállítás a Szerződő Felek területei között**

(1) Az ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti áruszállítás, valamint a Szerződő Felek területei között, terheletlen járművel megtett út közösségi fuvarozási vállalkozások esetében a 881/92/EGK rendeletben meghatározott közösségi fuvarozási vállalkozásoknak a 3. mellékletben található minta szerinti közösségi engedélye, míg a svájci fuvarozási vállalkozások esetében a hasonló svájci engedély alapján történik.

(2) Az e megállapodás hatálya alá tartozó szállítási tevékenységek esetében ezek az engedélyek helyettesítik a Közösség tagállamai és a Svájc között kicserélt kétoldalú engedélyeket, amelyek e megállapodás hatálybalépéséig voltak szükségesek.

(3) A 4. mellékletben említett szállítási tevékenységek mentesülnek minden szállítási engedély és minden engedélyeztetési rendszer alól.

(4) Az engedélyek kibocsátását, megújítását és visszavonását szabályozó eljárásokra és a kölcsönös segítségnyújtást szabályozó eljárásokra a közösségi fuvarozási vállalkozások esetében a 881/92/EGK rendelet rendelkezései és az azzal egyenértékű svájci rendelkezések vonatkoznak.

*10. cikk***A Szerződő Felek területén áthaladó áruszállítás**

(1) Az ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi áruszállítás, valamint a Szerződő Felek területén áthaladó terheletlen járművek mozgása liberalizált. Az ilyen szállítási műveleteket a 9. cikkben említett engedélyek szerint hajtják végre.

(2) A 9. cikk (2), (3) és (4) bekezdését kell alkalmazni.

*11. cikk***Ausztrián áthaladó forgalom**

A jegyzőkönyv érvényességének keretein belül az Ausztrián áthaladó svájci szállítási szolgáltatókra az Ausztria Európai Unió Csatlakozási Szerződése 9. jegyzőkönyvének 11. cikke szerint meghatározott ökopontrendszerrel egyenértékű ökopontrendszer vonatkozik. A számítás módszerét, valamint az ökopontok kezelésére és ellenőrzésére vonatkozó részletes szabályokat és eljárásokat a Szerződő Felek közös megállapodásában meghatározott közigazgatási megegyezés rendezi e megállapodás megkötésekor, és amely értelemszerűen megfelel a fenti 9. jegyzőkönyv rendelkezéseinek.

**▼B***12. cikk***Svájci nagy kabotázs**

(1) 2001-től a svájci nagy kabotázs az alábbi feltételek szerint engedélyezett:

— az említett szállítási műveleteket a 9. cikk (1) bekezdésében említett svájci engedély szerint végzik,

— azokat egyetlen szállítási műveletre korlátozzák a visszaút során, a Svájc és a Közösség tagállama közötti áruszállítást követően.

(2) Eddig az időpontig azonban továbbra is megengedett az érvényben lévő kétoldalú megállapodásokban biztosított jogok gyakorlása. E jogok felsorolása e megállapodás 5. mellékletében található.

(3) A svájci nagy kabotázs 2005-től teljes körűen felszabadul a szabályozás alól. A szállítási tevékenységeket a 9. cikk (1) bekezdésében említett svájci engedély szerint végzik.

*13. cikk***Háromszögforgalmú szállítási tevékenységek harmadik országok részvételével**

(1) A harmadik országok részvételével történő háromszögforgalmú szállítást szabályozó megegyezőseket közös megállapodással, egyrészt a Közösség és az érintett harmadik ország, másrészt Svájc és az érintett harmadik ország között szükséges megállapodás megkötésekor kell meghatározni. Az ilyen megállapodások célja, hogy viszonyosságot biztosítsanak a közösségi és a svájci szolgáltatóknak a háromszögforgalmú szállítás tekintetében.

(2) A Közösség és az érintett harmadik országok közötti megállapodások megkötéséig e megállapodás nem érinti a Közösség tagállamai és Svájc között, harmadik országok részvételével történő szállításról megkötött kétoldalú megállapodásokban meghatározott, háromszögforgalmú szállításra vonatkozó rendelkezéseket. E jogokat e megállapodás 5. melléklete sorolja fel.

(3) Az (1) bekezdésben említett megegyezőseket létrejöttét követően Svájc a harmadik országokkal kétoldalú megállapodásokat köt vagy a szükséges mértékben kiigazítja a már létező kétoldalú megállapodásokat.

*14. cikk***Szállítás a Közösség valamely tagállamában található két pont vagy a Svájc területén található két pont között**

E megállapodás értelmében a Svájcban bejegyzett járművel a Közösség valamely tagállamában található két pont közötti szállítás, valamint a Közösség valamely tagállamában bejegyzett járművel Svájc területén található két pont közötti szállítás nem megengedett.



**▼B***15. cikk***Az éjszakai és a vasárnapi közlekedés tilalma, és a tömegkorlátozás alóli mentesség**

- (1) Svájc területén az éjszakai közlekedésre vonatkozó tilalmat csak este 10 és reggel 5 óra között kell alkalmazni.
- (2) A tömegkorlátozás és az éjszakai, illetve a vasárnapi közlekedés alóli mentességeket a 6. melléklet tartalmazza.
- (3) Az éjszakai közlekedés tilalma alóli mentességeket megkülönböztetéstől mentesen kell megadni, és azok egy irodától szerezhetők be. A mentességet az igazgatási költségeket fedező díj kifizetése ellenében kell megadni.

*16. cikk***Egyes tömegkorlátozás alóli mentességek eltörlése**

Az 1992. évi megállapodás 6. melléklete II. cikke 3. és 4. pontjának rendelkezései e megállapodás hatálybalépésének napjától nem alkalmazhatók.

**C. NEMZETKÖZI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS AUTÓBUSSZAL***17. cikk***Személyszállítókra vonatkozó feltételek**

(1) Az ellenszolgáltatás fejében működő szolgáltatók a 7. melléklet 1. cikkében meghatározott szállítási szolgáltatásokat végezhetik, állampolgárságra vagy a letelepedés helyére vonatkozó megkülönböztetéstől mentesen, feltéve hogy az ilyen szolgáltatók:

- a letelepedésük helye szerinti közösségi tagállamban vagy Svájcban engedéllyel rendelkeznek autóbusszal végzett személyszállításra, menetrend szerinti járat, ideértve a különcélú menetrend szerinti járatokat is, vagy különjáratú szolgáltatás formájában,
- megfelelnek a közúti biztonságra vonatkozó jogszabályi előírásoknak a járművezetők és a járművek tekintetében egyaránt.

(2) A saját számlás fuvarozók a 7. melléklet 1. cikkének (3) bekezdése szerint meghatározott szállítási szolgáltatásokat végezhetik állampolgárságra vagy a letelepedés helyére vonatkozó megkülönböztetéstől mentesen feltéve hogy:

- a letelepedésük helye szerinti közösségi tagállamban vagy Svájcban engedéllyel rendelkeznek autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításra vonatkozóan a nemzeti jogszabályaikban meghatározott piachoz jutási feltételek szerint,
- megfelelnek a közúti biztonságra vonatkozó jogszabályi előírásoknak a járművezetők és a járművek tekintetében egyaránt.

**▼B**

(3) Az (1) bekezdésben meghatározott feltételeknek megfelelő szolgáltatók akkor végezhetnek nemzetközi szállítási tevékenységét autóbusszal, ha a közösségi szolgáltatók közösségi engedéllyel, illetve a svájci szolgáltatók hasonló svájci engedéllyel rendelkeznek.

Az engedélyek mintáját és az engedélyek megszerzésére, használatára és megújítására vonatkozó eljárásokat a közösségi szolgáltatók esetében a 11/98/EK rendelettel módosított 684/92/EGK rendelet, illetve az azzal egyenértékű svájci jogszabályok határozzák meg.

*18. cikk***Piacra jutás**

(1) A 7. melléklet 1. cikkének 2.1. pontjában említett különjáratokra vonatkozóan nem szükséges engedély.

(2) A 7. melléklet 1. cikkének 1.2. pontjában meghatározott külön-célú menetrend szerinti járatokra vonatkozóan nem szükséges engedély, ha azokat a Közösség területén, a szervező és a szolgáltató által megkötött szerződés szabályozza.

(3) A járművek (1) és (2) bekezdésben említett szállítási tevékenységgel kapcsolatos utas nélküli útjaihoz nincs szükség engedélyre.

(4) A menetrend szerinti járatokra vonatkozóan kötelező az engedély a 7. melléklet 2. és azt követő cikkei szerint.

(5) A 7. melléklet 2. és azt követő cikkei szerint a Közösség területén engedély szükséges azon külön-célú menetrend szerinti járatokra vonatkozóan, amelyeket a szervező és a személyszállítási vállalkozás között létrejött szerződés nem szabályoz.

Az ilyen járatokra vonatkozóan Svájcban engedély nem szükséges.

(6) A 7. melléklet 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott saját számlás közúti szállítási tevékenységre vonatkozóan engedély nem szükséges, de a Közösség területén a saját számlás közúti szállítási tevékenység az igazolványok rendszerének hatálya alá tartozik.

*19. cikk***Háromszögforgalmú szállítási műveletek harmadik országok részvételével**

(1) A harmadik országok részvételével történő háromszögforgalmú szállítást szabályozó megegyezőeket közös megállapodással, egyrésről a Közösség és az érintett harmadik ország, másrésről Svájc és az érintett harmadik ország között szükséges megállapodás megkötésekor kell meghatározni. Az ilyen megállapodások célja, hogy viszonyosságot biztosítsanak a közösségi és a svájci szolgáltatóknak a háromszögforgalmú szállítás tekintetében.

(2) A Közösség és az érintett harmadik országok közötti megállapodások megkötéséig e megállapodás nem érinti a Közösség tagállamai és Svájc között harmadik országok részvételével történő szállításra vonatkozóan megkötött kétoldalú megállapodásokban meghatározott, az (1) bekezdésben említett szállításra vonatkozó rendelkezéseket. E jogokat e megállapodás 8. melléklete tartalmazza.

**▼B**

(3) Az (1) bekezdésben említett megegyezések létrejöttét követően Svájc a harmadik országokkal kétoldalú megállapodásokat köt vagy a szükséges mértékben kiigazítja a már létező kétoldalú megállapodásokat.

*20. cikk***Szállítás az ugyanazon Szerződő Fél területén található két pont között**

(1) E megállapodás értelmében az ugyanazon Szerződő Fél területén található két pont között a másik Szerződő Fél területén letelepedett szolgáltatók által végzett szállítás nem megengedett.

(2) A Közösség tagállamai és Svájc között létrejött kétoldalú megállapodásokban biztosított jogok gyakorlása azonban a továbbiakban is megengedett, feltéve hogy a közösségi szolgáltatók azonos bánásmódban részesülnek, és a verseny nem torzul. Ezeket a jogokat e megállapodás 8. melléklete tartalmazza.

*21. cikk***Eljárások**

Az engedélyek kibocsátását, felhasználását, megújítását és lejártát szabályozó eljárásokra és a kölcsönös segítségnyújtást szabályozó eljárásokra e megállapodás 7. mellékletének a rendelkezései az irányadók.

*22. cikk***Átmeneti rendelkezés**

Az e megállapodás hatályba lépésekor meglévő szolgáltatási engedélyek a lejártuk időpontjáig érvényben maradnak, amennyiben az érintett szolgáltatások nyújtása változatlanul engedélyköteles.

## III. CÍM

**NEMZETKÖZI VASÚTI KÖZLEKEDÉS***23. cikk***Az irányítás függetlensége**

A Szerződő Felek vállalják, hogy:

- garantálják a vasúti vállalkozások irányításának függetlenségét, elsősorban független jogállás biztosításával, ezáltal lehetővé téve, hogy tevékenységüket a piachoz igazítsák, és ügyeiket a vezető testületeik felelőssége mellett végezzék,
- legalább számviteli szinten elválasztják a vasúti infrastruktúra működtetését a vasúti szállítási szolgáltatások nyújtásától; a két előző tevékenységi kör egyikére kifizetett támogatás nem helyezhető át a másik területre.

**▼B***24. cikk***Hozzáférés a vasúti infrastruktúrához és áthaladási jogok**

- (1) A vasúti vállalkozások és nemzetközi csoportok az 1. melléklet 4. szakaszában említett közösségi jogszabályokban meghatározott hozzáférési és/vagy áthaladási jogokkal rendelkeznek.
- (2) A Szerződő Felek egyikének területén letelepedett vasúti vállalkozások hozzáférési joggal rendelkeznek a másik Szerződő Fél területén elhelyezkedő infrastruktúrához a kombinált nemzetközi szállítási szolgáltatások üzemeltetése érdekében.
- (3) A hozzáférési vagy áthaladási jogaikkal élő vasúti vállalkozások és nemzetközi csoportok a vasúti infrastruktúra működtetőjével megkötik a szükséges igazgatási, műszaki és pénzügyi megállapodásokat az (1) és (2) bekezdésben említett nemzetközi szállítási szolgáltatásokra vonatkozó forgalomirányítási és biztonsági kérdések szabályozása érdekében.

*25. cikk***Vasúti engedélyek**

- (1) A vasúti infrastruktúrával kapcsolatos hozzáférési vagy áthaladási kérelem, és ezáltal a szállítási szolgáltatási jog előfeltétele a kérdéses vasúti szolgáltatástípusra vonatkozó megfelelő engedély kibocsátása. Az engedély azonban önmagában nem biztosít hozzáférési jogot a vasúti infrastruktúrához.
- (2) A vasúti vállalkozás az engedélyt Svájcban vagy a Közösség azon tagállamában kérelmezheti, amelyben letelepedett. A Szerződő Felek nem bocsátanak ki engedélyeket, vagy terjesztik ki azok érvényességét olyan a területekre, ahol e megállapodás feltételei nem teljesülnek.
- (3) Az engedélyeket külön kijelölt hatóság bocsátja ki meglévő és új vállalkozások számára, a Szerződő Felek felelőssége mellett.
- (4) A Közösségen belül és Svájcban az engedélyeket viszonyossági alapon ismerik el.
- (5) Az engedélyek a teljes érvényességi időtartamuk alatt megfelelnek a Szerződő Felek által a jó hírnévre, pénzügyi stabilitásra és szakmai alkalmasságra meghatározott követelményeknek, és felelősségbiztosítási fedezettel rendelkeznek. Az e területen alkalmazandó rendelkezéseket az 1. melléklet 4. szakasza tartalmazza.
- (6) Az engedély mindaddig érvényes, amíg a vasúti vállalkozás a fenti rendelkezésekben meghatározott kötelezettségeknek eleget tesz. A felelős hatóság azonban kérheti az engedélyek rendszeres időszakonként történő felülvizsgálatát.
- (7) Az engedély ellenőrzésére, módosítására, felfüggesztésére vagy visszavonására vonatkozó eljárásokat a fenti jogszabályi rendelkezések szabályozzák.

**▼B***26. cikk***A biztonsági bizonyítvány kibocsátása**

(1) A Szerződő Felek kötelezik vasúti vállalkozásaikat a rájuk vonatkozó biztonsági követelmények teljesítését igazoló biztonsági bizonyítvány benyújtására az érintett útvonalakon történő kockázatmentes szolgáltatás biztosítása érdekében.

(2) A vasúti vállalkozás a biztonsági bizonyítványért azon Szerződő Fél által kijelölt hatósághoz fordulhat, amelynek területén a vasúti vállalkozás által használt infrastruktúra található.

(3) A biztonsági bizonyítvány megszerzése érdekében a vasúti vállalkozásnak meg kell felelnie a svájci jognak az útvonal azon része tekintetében, amely Svájc területén át vezet, és a közösségi jognak az útvonal azon része tekintetében, amely közösségi területen át vezet.

*27. cikk***A menetvonalak elosztása**

(1) Minden Szerződő Fél kijelöli a kapacitás elosztásáért felelős hatóságot, amely lehet külön hatóság vagy az infrastruktúra működtetője. Az összes menetvonalról tudomással bíró elosztó testületnek biztosítania kell különösen az alábbiakat:

— a vasúti infrastruktúra-kapacitás igazságos és megkülönböztetéstől mentes elosztása, továbbá, hogy

— az elosztási eljárás biztosítsa az infrastruktúra optimális kihasználtságát e cikk (3) és (4) bekezdése figyelembevételével.

(2) Az egy vagy több menetvonalat kérelmező vasúti vállalkozás vagy nemzetközi csoport annak a Szerződő Félnek az elosztó hatósághoz vagy hatóságaihoz nyújtja be kérelmét, amelynek területén az említett szolgáltatás indulási pontja található. Az elosztó hatóság, amelyhez az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmet benyújtották, haladéktalanul értesíti a többi elosztó hatóságot a kérelemről. Az utóbbiak a szükséges információ kézhezvételétől számított egy hónapon belül foglalnak állást; minden elosztó hatóságnak jogában áll visszautasítani a kérelmeket. Az az elosztó testület, amelyhez kérelmet nyújtottak be, a szükséges információ kézhezvételétől számított legkésőbb két hónapon belül határoz a kérelemről a többi elosztó hatósággal együtt. Az infrastruktúra-kapacitásra vonatkozó kérelmek kezelésével kapcsolatos eljárásokat az 1. melléklet 4. szakaszában meghatározott rendelkezések szabályozzák.

(3) A Közösség és Svájc intézkedéseket hozhat annak biztosítására, hogy a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztása során az alábbi vasúti szolgáltatások elsőbbséget élvezzenek:

a) közérdekű szolgáltatások;

b) a kifejezetten ilyen szolgáltatáshoz kialakított vagy kifejlesztett infrastruktúrán egészben vagy részben üzemeltetett szolgáltatások (pl. különleges nagy sebességű vagy szakosított tehervonalak).

**▼B**

(4) A Közösség és Svájc utasíthatja az elosztó hatóságot, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozóan megkülönböztetéstől mentesen biztosítson különös jogokat azon vasúti vállalkozások részére, amelyek bizonyos típusú szolgáltatásokat üzemeltetnek, vagy ilyen szolgáltatásokat nyújtanak bizonyos területeken, ha a kérdéses jogok nélkülözhetetlenek a közérdekű szolgáltatás megfelelő biztosításához, vagy az infrastruktúra-kapacitás hatékony kihasználásához, vagy új infrastruktúra finanszírozásának a lehetővé tételéhez.

(5) A Szerződő Felek lehetővé tehetik, hogy az infrastruktúra-hozzáférésre vonatkozó kérelmeket letét vagy hasonló biztosíték nyújtásához kössék.

(6) A Közösség és Svájc eljárásokat határoznak meg és adnak ki a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására. Az e megállapodás 51. cikke szerint létrehozott vegyesbizottságot ennek megfelelően értesítik.

*28. cikk***Pénzügyi kimutatások és használati díjak**

(1) Az infrastruktúra működtetője pénzügyi kimutatásainak ésszerű időszakokra nézve egyrészt az e díjakból származó bevétel és az esetleges állami hozzájárulások, másrészt az infrastrukturális kiadások között egyensúlyt kell mutatniuk.

(2) Az infrastruktúra működtetője a pályahálózat működtetéséért vasúti pályahálózat-használati díjat vet ki, amelyet az infrastruktúrát használó vasúti vállalkozásoknak vagy nemzetközi csoportoknak meg kell fizetniük.

(3) Az infrastruktúra-használati díjakat elsősorban a szolgáltatás típusa, a szolgáltatás időtartama, a piac elhelyezkedése és az infrastruktúra jellege és természetes elhasználódásának foka alapján kell meghatározni.

(4) A díjakat az infrastruktúra működtetője (működtetői) részére fizetik.

(5) A Szerződő Felek az infrastruktúra működtetőjével folytatott konzultációt követően határozzák meg a díjak megállapítására vonatkozó eljárásokat. Az azonos piacon belül egyenértékű szolgáltatásokért kiszabott díjakat megkülönböztetéstől mentesen kell alkalmazni.

(6) Az infrastruktúra működtetője a 24. cikk szerint említett szolgáltatások biztosítása érdekében kellő időben tájékoztatja az infrastruktúráját használó vasúti vállalkozásokat vagy nemzetközi csoportokat az érintett infrastruktúra minőségében vagy kapacitásában bekövetkező minden jelentős változásról.

*29. cikk***Panaszjog**

(1) A Szerződő Felek meghozzák a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az infrastruktúra-kapacitás elosztására vagy a díjak beszedésére vonatkozó határozatokkal szemben független hatóság előtt panasszal lehessen élni. E hatóság az összes szükséges információ kézhezvételét követő két hónapon belül hoz határozatot.

**▼B**

(2) A Szerződő Felek meghozzák a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az (1) bekezdés és a 25. cikk (3) bekezdésének rendelkezései szerint meghozott határozatok bíróság által felülvizsgálhatók legyenek.

## IV. CÍM

## ÖSSZEHANGOLT KÖZLEKEDÉSPOLITIKA

## A. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

## 30. cikk

**Célok**

(1) A Szerződő Felek megállapodtak abban, hogy amennyiben szükséges, a személy- és áruszállításra vonatkozóan összehangolt közlekedéspolitikát dolgoznak ki. E politika célja, hogy a fenntartható mobilitás biztosítása érdekében összehangolja a közlekedési rendszer hatékonyságát a környezetvédelemmel.

(2) A Szerződő Felek minden lehetséges erőfeszítést megtesznek azért, hogy megközelítőleg hasonló közlekedési feltételeket teremtsenek saját területükön, beleértve az adózási kérdéseket is, különösen azért, hogy elkerüljék a forgalom elterelését az alpesi régióba, és biztosítsák e régióban a forgalom jobb eloszlását.

## 31. cikk

**Intézkedések**

(1) A Szerződő Felek intézkedéseket hoznak a közlekedés különböző formái közötti és azokon belüli tisztább verseny kialakítása érdekében, valamint hogy lehetővé tegyék a személyek és áruk szállítása környezetvédelmi szempontból kedvezőbb eszközeinek használatát.

(2) Ezen intézkedések, a II. és III. címben meghatározott rendelkezéseket kiegészítve, az alábbiakat foglalják magukban:

- az Alpokon átvezető vasúti infrastruktúra fejlesztése, valamint árban és minőségben versenyképesebb vasúti szállítási szolgáltatások és kombinált szállítási szolgáltatások biztosítása,
- a megfelelő közúti közlekedési díjrendszerek bevezetése,
- támogató intézkedések.

(3) A Szerződő Felek e megállapodás szerinti intézkedéseiket lépésenként és lehetőség szerint összehangoltan hajtják végre.

## 32. cikk

**Alapelvek**

A 31. cikkben meghatározott intézkedések, a 47. cikk rendelkezéseinek figyelembevételével, összhangban állnak az alábbi elvekkel:

- a szállítási vállalkozás illetősége, a jármű bejegyzésének helye, vagy a szállítási művelet kiindulási és/vagy célállomása szerinti, mindenmű közvetett vagy közvetlen megkülönböztetés tilalma,

**▼B**

- a szállítás módjának szabad megválasztása,
- az egyoldalú mennyiségi korlátozások tilalma,
- területiség,
- a szállítási költségekkel kapcsolatos díjak kivetésében az arányosság elve, a jármű típusával kapcsolatos szempontokra is kiterjedően,
- átláthatóság,
- hasonló feltételek az Alpokon átvezető különböző útvonalakra,
- a szállítási struktúra torzulásának elkerülése az alpesi területeken,
- viszonyosság.

**B. VASÚTI ÉS KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁS***33. cikk***Célok**

(1) A Szerződő Felek egyetértenek egy megfelelő kapacitású, az alpesi régióban a közúti közlekedéssel mind a gazdaságosság, mind a szolgáltatás minősége szempontjából versenyképes vasúti és kombinált szállítási lehetőség létrehozásának céljával, ugyanakkor tiszteletben tartják a 32. cikkben meghatározott elveket, és nemcsak a piaci erők szabad működését biztosítják, különösen a III. cím szerinti vasúti infrastruktúrához történő hozzáférés megnyitásával, hanem a vasúti vállalkozások függetlenségét is.

(2) Evégett a Szerződő Felek:

- hatáskörük keretein belül meg hozzák a szükséges infrastrukturális és üzemeltetési intézkedéseket Svájc és a Közösség területén, hogy a távolsági vasúti rendszerben biztosítsák a svájci kapacitások hosszú távú életképességét, kohézióját és integráltságát.
- vállalják továbbá vasúti és kombinált szállítási hálózataik összekapcsolásának és kölcsönös átjárhatóságának a fejlesztését. Biztosítják az érintett nemzetközi szervezetekkel és intézményekkel való, e célból szükséges együttműködést, és megbízzák a vegyesbizottságot, hogy kísérelje figyelemmel e szempontokat.

(3) A Szerződő Felek vállalják, hogy a 40. cikkben említett útdó-rendszerek fokozatos bevezetése során lépéseket tesznek annak érdekében, hogy a felhasználók számára olyan vasúti és kombinált szállítási lehetőségek álljanak rendelkezésre, amelyek kapacitás, ár és minőség szempontjából a forgalom méltányos eloszlását biztosítják az Alpokon át vezető különböző útvonalak között.

*34. cikk***A vasúti kínálat kapacitása**

(1) A Szerződő Felek megerősítik az 1992. évi megállapodás 5. és 6. cikkében tett vállalásaikat, amelyek szerint Svájc új vasúti összekötést létesít az Alpokon át (NRLA), és a Közösség köteles növelni az



**▼B**

NRLA északi és déli hozzáférési útvonalainak a kapacitását. A Szerződő Felek megállapodtak továbbá abban, hogy az új vasúti infrastruktúrát a VNSZ C terhelésmérés alapján alakítják ki.

(2) A Közösségre nézve az (1) bekezdésben említett infrastrukturális intézkedések részét képezik a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozat szerint és annak értelmében meghozott intézkedéseknek, ideértve az Alpokon átvezető vasúti és kombinált közlekedési tengelyt, és különösen a svájci vasúti infrastruktúrához és a kombinált szállítási létesítményekhez összeköttetést biztosító útvonalakat.

(3) A Szerződő Felek együttműködnek, hogy illetékes hatóságaik az (1) és (2) bekezdésekben említett kötelezettségeknek való megfeleléshez szükséges infrastrukturális, vasúti és kombinált szállítási intézkedéseket összehangolt módon tervezhessék meg és hajthassák végre, és a munka ütemezését a szükséges kapacitás szerint összehangolhassák. Mindezt a befektetések megtérülésének előirányozásával teszik, és az összes szükséges intézkedést a vegyesbizottságban hozzák meg.

(4) A vegyes bizottság jogosult albizottságot létrehozni, amelyet az infrastrukturális projektek alpesi régióban történő koordinálásának felügyeletével bíznak meg. Az albizottság Svájc, a Közösség és a Közösség alpesi régióban elhelyezkedő tagállamainak képviselőiből áll.

*35. cikk***Gazdasági paraméterek**

(1) A Szerződő Felek mindent megtesznek a 33. cikkben meghatározott cél elérése érdekében. Evégett lépéseket tesznek, hogy az ár és a szolgáltatás minősége tekintetében a Svájc területén áthaladó vasúti áruszállítás és kombinált szállítás, ideértve a kísért kombinált szállítást, versenyképes maradjon az azonos útvonalakon történő közúti szállítással, a vasúti vállalkozások függetlenségére vonatkozó garanciák tiszteletben tartása mellett.

(2) A megfelelő vasúti és kombinált szállítási lehetőség kialakítása érdekében a Szerződő Felek pénzügyi támogatást nyújthatnak a vasúti infrastruktúrába, a különböző szárazföldi módozatok közötti átrakáshoz szükséges rögzített vagy mozgó berendezésekbe, kifejezetten a kombinált szállításhoz kialakított és ahhoz használt szállítási berendezésekbe történő befektetésekhez, és amennyiben jogszabályaik lehetővé teszik, a Svájc területén áthaladó kombinált szállítási szolgáltatás működési költségeihez, amennyiben ezekkel az intézkedésekkel hozzájárulnak a minőség és versenyképesség javításához a vasúti és a kombinált szállítás árai tekintetében, és amennyiben nem okoznak aránytalan torzulást az üzemeltetők közötti versenyben. A vasúti szállítás árainak megállapítása továbbra is az illetékes hatóságok vagy testületek feladata.

(3) A Szerződő Felek közszolgáltatási szerződéseket is köthetnek a vasúti vállalkozásokkal megfelelő vasúti szállítási szolgáltatások nyújtására, különös figyelemmel a társadalmi és környezetvédelmi tényezőkre.

**▼B**

(4) A Szerződő Felek mindegyike saját hatáskörén belül lépéseket tesz annak biztosítása érdekében, hogy a Szerződő Felek valamelyike által nyújtott hivatalos támogatás piaci hatását ne lehetetlenítse el a másik Szerződő Fél a saját vagy a másik Szerződő Fél területén letelepedett valamely szervezetének a magatartása.

(5) A vegyes bizottság figyelemmel kíséri e cikk Szerződő Felek általi alkalmazását.

*36. cikk***Minőségi paraméterek**

(1) A Szerződő Felek megállapodnak, hogy megtesznek minden szükséges lépést a 33. cikkben meghatározott cél elérése érdekében. Ennek érdekében vállalják a kombinált szállítás támogatását.

(2) A 8. cikkben említett átmeneti időszak során Svájc vállalja, hogy az 1992. évi megállapodás II. címe szerint kísért kombinált szállítási („gördülő országút”) kapacitást hoz létre, amely minőség és ár tekintetében versenyképes a közúti szállítással.

(3) A Szerződő Felek minden szükséges lépést megtesznek a kombinált szállítás elősegítése érdekében. A Szerződő Felek lépéseket tesznek különösen az alábbi rendelkezések alkalmazásának a biztosítására:

- a közúti szállítás műszaki szabványait és szociális rendelkezéseit szabályozó rendeletek, különös tekintettel a vezetési és pihenőidőre, a sebességkorlátozásokra és a legnagyobb megengedett össztömegre és méretre vonatkozó szabványokra,
- a vasúti határellenőrzések csökkentése és az ilyen ellenőrzések áthelyezése a be-és kirakodási pontokra a Közösség és Svájc és az EFTA-országok közötti 1987. május 20-i, a kölcsönös tranzitjeljárásokról szóló egyezmény szerint,
- a kombinált szállítási lánc megszervezésének lehetővé tétele az egyes Szerződő Felekre irányadó jogi és közigazgatási előírások egyszerűsítésével,
- ösztönző rendelkezések a kombinált szállítási szolgáltatók és a vasúti szolgáltatók vonatkozásában az általuk nyújtott szolgáltatások színvonalának a javítása érdekében.

A vasúti paraméterek felsorolását a 9. melléklet tartalmazza. A 46. cikk alkalmazásakor e paramétereket kell figyelembe venni.

(4) A Szerződő Felek hatáskörükön belül vállalják, hogy megfelelő intézkedéseket hoznak a vasúti teherfolyosók gyors kialakításának a lehetővé tételére. A Szerződő Felek rendszeresen tájékoztatják egymást valamennyi, a vasúti folyosókkal kapcsolatban tervezett intézkedésről.

(5) A vegyes bizottság két évente jelentést készít az e cikkben említett intézkedések végrehajtásáról.



## C. KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁSI DÍJRENDSZEREK

### 37. cikk

#### Célok

A felek saját hatáskörükön belül, saját eljárásaik szerint és az 1992. évi megállapodás III. címében meghatározott célok szerint intézkednek a díjrendszerek fokozatos bevezetéséről, amelyek célja, hogy a közúti járművek és az egyéb közlekedési módok az általuk okozott költségeket megtérítsék.

### 38. cikk

#### Alapelvek

(1) A díjrendszerek a 32. cikkben meghatározott elvekre, különösen a megkülönböztetéstől való mentesség, az arányosság és az átláthatóság elveire épülnek.

(2) A díjak a járműadókból, az üzemanyagadókból és az úthálózat használati díjából állnak.

(3) A 37. cikkben említett célok elérése érdekében előnyt élveznek azok az intézkedések, amelyek a szállítási művelet indulási állomása és a végső célállomás között nem okozzák a forgalom műszakilag, gazdaságilag és földrajzilag legmegfelelőbb útvonalról történő elterelését.

(4) Az intézkedéseket úgy kell alkalmazni, hogy azok ne akadályozzák az áruk vagy szolgáltatások Szerződő Felek közötti szabad mozgását, különös tekintettel a díjak vagy úthasználati díjak adminisztrációjára és beszedésére, a Szerződő Felek közötti határokon az ellenőrzés vagy rendszeres azonosítás hiányára, és annak túlzott formalitására. E nehézségek elkerülése érdekében Svájc erőfeszítéseket tesz a közösségi jogszabályok e területen történő alkalmazására.

(5) E fejezet rendelkezései vonatkoznak a forgalmi engedélyükön szereplő bejegyzés szerint 12 tonna vagy nagyobb megengedett legnagyobb össztömegű járművekre. E megállapodás azonban nem akadályozza, hogy a Szerződő Felek saját területükön a 12 tonnánál kisebb megengedett legnagyobb össztömegű járművekre vonatkozóan intézkedéseket fogadjanak el.

(6) A Szerződő Felek semmilyen közvetlen vagy közvetett állami támogatást nem nyújthatnak vállalkozások, különösen fuvarozási vállalkozások részére, hogy e vállalkozások számára megkönnyítsék az e megállapodásban meghatározott díjazási rendszerek szerint kirótt szállítási költségek terhének a viselését.

### 39. cikk

#### A rendszerek kölcsönös átjárhatósága

A Szerződő Felek konzultációkat tartanak a vegyes bizottság keretein belül azért, hogy elérjék az úthasználati díjak beszedését biztosító elektronikus rendszer kölcsönös átjárhatósága megfelelő szintjét.

*40. cikk***Svájc intézkedései**

(1) A 37. cikkben meghatározott célok elérése érdekében, és tekintettel a 7. cikk (3) bekezdése szerint megnövelt össztömeg-korlátozásra, Svájc megkülönböztetéstől mentes járműadót vezet be két részletben 2001. január 1-jétől és 2005. január 1-jétől. Az adó különösen a 38. cikk (1) bekezdésében említett elveken és a 10. mellékletben meghatározott eljárásokon alapul.

(2) A díjakat három kibocsátásiszabvány-kategória (EURO) szerint kell megkülönböztetni. A 2005. január 1-jétől alkalmazandó adózási rendszer alapján az egyes kategóriák közötti különbség nagyságának a lehető legnagyobbaknak kell lennie, de nem haladhatja meg a (4) bekezdésben említett díjak súlyozott átlagának 15 %-át.

(3) a) A 2001. január 1-jétől alkalmazandó adózási rendszer alapján a legnagyobb összeg rakott állapotban legfeljebb 34 tonna teljes tényleges össztömegű, az Alpokon át 300 km-t megtevő jármű esetében nem haladhatja meg a 205 svájci frankot az EURO-szabványoknak nem megfelelő jármű esetében, a díj legfeljebb 172 svájci frank lehet az EURO I. szabványnak megfelelő, és 145 svájci frank az EURO II. szabványnak megfelelő ilyen jármű esetében.

b) Az a) ponttól eltérően, a Közösség a 2001. január 1. és 2004. december 31. közötti időszakra a svájci Alpokon áthaladó terheletlen járművek vagy könnyű rakományt szállító járművek esetében 220 000 egyirányú útra szóló éves kvótára jogosult az infrastruktúra használatáért járó díj fizetése ellenében, feltéve hogy a járművek teljes tényleges össztömege megrakott állapotban nem haladja meg a 28 tonnát. 2001-ben a díj mértéke 50 svájci frank, 2002-ben 60 svájci frank, 2003-ban 70 svájci frank és 2004-ben 80 svájci frank. Svájc a fentiekkel azonos feltételek mellett kap kvótát. Ezek az utak a szokásos ellenőrzési eljárás alá tartoznak.

(4) A 2005. január 1-jétől alkalmazandó adózási rendszer alapján a díjak súlyozott átlaga nem haladhatja meg a 325 svájci frankot olyan járművek esetében, amelyek teljes tényleges össztömege megrakott állapotban nem haladja meg a 40 tonnát, és legfeljebb 300 km-t tesznek meg az Alpokon át. A legnagyobb szennyezést okozó kategória díja nem haladhatja meg a 380 svájci frankot.

(5) A (3) és (4) bekezdésben említett díjak egy részét a különleges alpesi infrastruktúra használatáért fizetendő útdíjak alkotják. Ez a rész nem tehet ki többet, mint a (3) és (4) bekezdésben említett díjak 15 %-a.

(6) A (4) bekezdésben említett súlyozásokat EURO-szabvány-kategóriánként a Svájcban üzemelő járművek száma alapján kell meghatározni. Az egyes kategóriákba tartozó járművek számát számlálással kell meghatározni, amelyet a egyes bizottság vizsgál meg. A súlyozást a

**▼B**

vegyes bizottság az általa elvégzett, 2004. július 1-jét megelőzően kezdődő és kétévente ismétlődő vizsgálatok alapján határozza meg avégett, hogy a Svájcban üzemelő járműpark struktúrájának változásában és az EURO-szabványokban történt változásokat figyelembe vegye.

*41. cikk***Közösségi intézkedések**

A Közösség továbbfejleszti a területén alkalmazott díjazási rendszereket, amelyek tükrözik az infrastruktúra használatából adódó költségeket. E rendszerek a „használó fizet” elven alapulnak.

*42. cikk***A díj mértékének felülvizsgálata**

(1) 2007. január 1-jén és azt követően kétévente a 40. cikk (4) bekezdésében megállapított díjak legmagasabb összegét az előző két év svájci inflációs rátájához kell igazítani. Evégett Svájc legkésőbb a kiigazítást megelőző év szeptember 30-ig megküldi a vegyes bizottság részére a szándékolt kiigazítás alapjául szolgáló statisztikai adatokat. A Közösség kérésére a vegyes bizottság az értesítés kézhezvételétől számított 30 napon belül összeül, hogy konzultációt folytasson a szándékolt kiigazításról.

Ha a svájci átlagos inflációs ráta az e megállapodás aláírása és 2004. december 31. között meghaladja a 2 %-ot, a 40. cikk (4) bekezdésében megállapított díjak legmagasabb összegét az éves infláció 2 %-ot meghaladó részének figyelembevételével kell kiigazítani. E tekintetben az előző albekezdésben meghatározott eljárást kell alkalmazni.

(2) 2007. január 1-jével kezdődő hatállyal a Szerződő Felek egyikének kérésére a vegyes bizottság a közös megegyezéssel hozott döntésre tekintettel felülvizsgálhatja a 40. cikk (4) bekezdésében megállapított díjak legmagasabb összegét. A felülvizsgálat az alábbi szempontok alapján történik:

- a díjak mértéke és struktúrája a két Szerződő Félnél, különös tekintettel az Alpokon áthaladó hasonló útvonalakra,
- a forgalom eloszlása az Alpokon áthaladó hasonló útvonalakon,
- a modális eloszlás alakulása az alpesi régióban,
- az Alpokon áthaladó vasúti infrastruktúra fejlesztése.

**D. TÁMOGATÓ INTÉZKEDÉSEK***43. cikk***A határellenőrzések megkönnyítése**

(1) A Szerződő Felek vállalják, hogy csökkentik és egyszerűsítik a szállítási műveletekkel kapcsolatos formalitásokat, különösen a vámüggyek területén.

**▼B**

(2) A Szerződő Felek által az (1) bekezdésben előirányzott intézkedések végrehajtásának alapja az Európai Gazdasági Közösség és a Svájci Államszövetség között az áruszállítással kapcsolatos ellenőrzések és formalitások egyszerűsítéséről szóló, 1990. november 21-i megállapodás, valamint a közös áthaladási eljárásokról, valamint a vasúti szállítás tekintetében a vasúttársaságok megállapodása a tehervagonok nemzetközi szállítási műveletekhez történő kijelölésére szolgáló műszaki vizsgálatokról szóló, 1987. május 20-i egyezmény.

*44. cikk***A haszongépjárművekre vonatkozó ökológiai szabványok**

(1) A környezet hatékonyabb védelme érdekében és a 7. cikk szerinti kötelezettségek sérelme nélkül a Szerződő Felek erőfeszítéseket tesznek, hogy magas szintű védelmet biztosító ökológiai szabványokat vezessenek be a nehéz haszongépjárművek kipufogógáz-, részecske- és zajkibocsátásának csökkentése érdekében.

(2) A Szerződő Felek e szabványok kidolgozása során rendszeresen konzultálnak egymással.

(3) A nehéz haszongépjárművek EURO kibocsátási kategóriáját (a közösségi jogszabályokban meghatározottak szerint), ha azt a jármű forgalmi engedélye nem tartalmazza, a jármű első forgalomba helyezésének a forgalmi engedélybe bejegyzett időpontja alapján, vagy adott esetben a kibocsátó ország illetékes hatósága által kibocsátott további okmány alapján kell megállapítani.

*45. cikk***Forgalomfigyelő-állomás**

(1) E megállapodás hatálybalépésekor a közúti, vasúti és kombinált forgalom figyelemmel kísérésére állandó figyelőállomás létesül az alpesi régióban. A forgalomfigyelő-állomás évenként jelentést készít a forgalmi adatokról az e megállapodás 51. cikke szerint megalakított vegyes bizottság részére. A vegyes bizottság külön jelentés készítését is kérheti a forgalomfigyelő-állomástól, különösen olyan esetekben, amikor e megállapodás 46. és 47. cikkének rendelkezéseit kell alkalmazni.

(2) A forgalomfigyelő-állomás munkáját a Szerződő Felek a vegyes bizottság által meghatározandó arányban finanszírozzák.

(3) A forgalomfigyelő-állomás működését szabályozó adminisztratív eljárásokat a Szerződő Felek határozzák meg a vegyes bizottság első ülésén hozott határozattal.

**E. KORREKCIÓS INTÉZKEDÉSEK***46. cikk***Egyoldalú védintézkedések**

(1) Ha 2005. január 1. után, a versenyképes vasúti tarifák ellenére és a 36. cikkben meghatározott minőségi paraméterekre vonatkozó intézkedések megfelelő alkalmazása ellenére, nehézségek merülnek fel a svájci, Alpokon átvezető forgalom menetében, és ha egy 10 hetes időszakot meghaladóan a svájci vasúti kapacitás (kísért és kíséret nélküli kombinált szállítás) átlagos kihasználtsága kevesebb mint 66 %, Svájc

**▼B**

jogosult a 40. cikk (4) és (5) bekezdésének rendelkezéseitől eltérően legfeljebb 12,5 %-kal növelni a 40. cikk (4) bekezdésében megállapított díjakat. Az ilyen emelésből származó minden bevételnek a közúti közlekedéssel szemben a vasúti és kombinált közlekedés versenyképességének a javítását kell szolgálnia.

(2) A Közösség hasonló feltételek mellett hasonló korrekciós intézkedésekre jogosult, ha a területén az (1) bekezdésben meghatározottakkal egyező körülmények lépnek fel.

(3) a) A fenti intézkedés hatálya és időtartama a helyzet orvoslásához feltétlenül szükséges mértékre korlátozott. Az intézkedés időtartama nem haladhatja meg a hat hónapot, amely hat hónappal egyszer meghosszabbítható. További hosszabbításokról a vegyes bizottság állapotban meg közös megegyezéssel.

b) Ha a Szerződő Felek egyike korábban már alkalmazta az (1) és (2) bekezdésben említett intézkedéseket, ilyen intézkedéseket ugyanazon Szerződő Fél az alábbi feltételek szerint alkalmazhatja:

— ha a korábban hozott intézkedések időtartama nem haladta meg a hat hónapot, további intézkedések csak az előző intézkedések megszűnése napjától számított 12 hónap múlva hozhatók,

— ha a korábban hozott intézkedések időtartama meghaladta a hat hónapot, további intézkedések csak az előző intézkedések megszűnése napjától számított 18 hónap múlva hozhatók,

— a védintézkedések semmilyen körülmények között nem alkalmazhatók kettőnél többször az ilyen intézkedések első alkalmazása kezdőnapjától számított öt éven belül.

Különleges esetekben a vegyes bizottság közös megegyezéssel határozhat a fenti feltételektől történő eltérésről.

(4) Az előző bekezdésekben előírt intézkedések meghozatala előtt az érintett Szerződő Fél értesíti a szándékáról a vegyesbizottságot. A vegyes bizottság összeül, hogy az ügyet megvizsgálja. Ha a vegyes bizottság másképpen nem határoz, az érintett Szerződő Fél a vegyes bizottság értesítését követő 30 nap múlva meghozhatja az említett intézkedést.

*47. cikk***Megegyezésen alapuló védintézkedések**

(1) Az Alpokon átvezető közlekedési forgalom súlyos, az e megállapodás 30. cikkében meghatározott célok elérésének sérelmével járó zavara esetén a vegyes bizottság a Szerződő Felek bármelyikének

**▼B**

kérésére összeül, hogy a helyzet kezeléséhez szükséges intézkedésekről határozzon. A kérelmező Szerződő Fél azonnal tájékoztatja a forgalomfigyelő-állomást, amely 14 napon belül jelentést tesz a helyzetről és a bevezetendő intézkedésekről.

(2) A vegyes bizottság a kérelem benyújtását követő 15 napon belül összeül. A vegyes bizottság a forgalomfigyelő-állomás jelentésének megfelelő figyelembe vételével megvizsgálja a helyzetet. A vegyes bizottság az ügygel kapcsolatos első üléstől számított 60 napon belül határoz a bevezetendő intézkedésekről. Ez az időtartam közös megegyezéssel meghosszabbítható.

(3) Az ilyen védintézkedések alkalmazási köre és időtartama a helyzet orvoslásához feltétlenül szükséges mértékre korlátozott. A megállapodás működését a lehető legkisebb mértékben zavaró intézkedéseket kell elsősorban alkalmazni.

*48. cikk***Válságintézkedések**

Ha az Alpokon áthaladó közlekedési forgalomban súlyos zavar keletkezik *vis maior*, például természeti katasztrófa miatt, a Szerződő Felek saját területükön minden lehetséges összehangolt intézkedést megtesznek a forgalom folyamatosságának helyreállítása és fenntartása érdekében. Az érzékeny rakományok, például a romlandó élelmiszerek, elsőbbséget élveznek.

## V. CÍM

**ÁLTALÁNOS ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK***49. cikk***A megállapodás végrehajtása**

(1) A Szerződő Felek minden szükséges általános és különös intézkedést meghoznak az e megállapodás szerinti kötelezettségeik teljesítése érdekében.

(2) A Szerződő Felek tartózkodnak minden olyan intézkedéstől, amely veszélyeztetheti e megállapodás céljainak megvalósítását.

(3) Az e megállapodás nyerges járműszerelvények és közúti szerelvények legnagyobb megengedett össztömegére és a közlekedési díjazási rendszerekre vonatkozó rendelkezéseit két ütemben, 2001. január 1-jétől 2004. december 31-ig, és 2005. január 1-jétől kell végrehajtani.

*50. cikk***Az egyensúly helyreállításához szükséges intézkedések**

Ha a Szerződő Felek egyike úgy véli, hogy a másik Szerződő Fél nem teljesíti az e megállapodás szerinti kötelezettségeit, vagy a vegyes bizottság határozatát nem hajtja végre, a sértett Szerződő Fél a vegyesbizottsággal történt konzultációt követően megfelelő intézkedéseket hozhat e megállapodás egyensúlyának a fenntartása érdekében. A Szerződő Felek a vegyesbizottságot ellátják minden, a helyzet részletes kivizsgáláshoz szükséges információval.



**▼B***51. cikk***A vegyes bizottság**

(1) „Közösségi/Svájci Belföldi Szállítási Bizottság” néven megalakul a vegyes bizottság; a bizottság a Szerződő Felek képviselőiből áll, és e megállapodás kezeléséért és helyes alkalmazásáért felelős. A vegyes bizottság javaslatokat tesz. A vegyes bizottság határoz az e megállapodás szerinti ügyekben, e határozatokat a Szerződő Felek saját szabályaik szerint hajtják végre. A vegyes bizottság a határozatait közös megegyezéssel hozza.

(2) A vegyes bizottság feladatai körébe tartozik különösen e megállapodás rendelkezései végrehajtásának figyelemmel kísérése és alkalmazása, és különösen a 27. cikk (6) bekezdése, a 33., 34., 35., 36., 39., 40., 42., 45., 46., 47. és 54. cikke rendelkezéseinek alkalmazása. A vegyes bizottság végrehajtja az 52. és 55. cikkben említett kiigazítási és felülvizsgálati záradékokat.

(3) E megállapodás megfelelő végrehajtásának biztosítása érdekében a Szerződő Felek rendszeresen információt cserélnek, és bármely Szerződő Fél kérésére konzultálnak a vegyesbizottságban. A Szerződő Felek az e megállapodás alkalmazásáért, és különösen az engedélyek kibocsátásáért és a vizsgálatok elvégzéséért felelős hatóságok által rendelkezésükre bocsátott információkról tájékoztatják egymást. E hatóságok az információkat közvetlenül kicserélik egymás között.

(4) A vegyes bizottság határozattal elfogadja saját eljárási szabályait, amelyek egyéb rendelkezések mellett tartalmazzák az ülések összehívására, az elnök kinevezésére szolgáló eljárásokat és az elnök feladatkörének meghatározását.

(5) A vegyes bizottság szükség szerint, de évente legalább egy alkalommal ülésezik. Az ülés összehívását bármely Szerződő Fél kezdeményezheti.

(6) A vegyes bizottság határozhat a feladatai megvalósítását elősegítő munkacsoportok vagy szakértői csoportok létrehozásáról.

(7) A vegyes bizottság ellátja az 1992. évi megállapodás 18. cikke szerint létrehozott „Közösségi/Svájci Belföldi Szállítási Bizottság” néven ismert vegyes bizottság által korábban elvégzett feladatokat is.

*52. cikk***Jogszabályok továbbfejlesztése**

(1) A megkülönböztetés tilalmának elve és e megállapodás rendelkezéseinek a betartása mellett, e megállapodás egyik Szerződő Fél jogát sem korlátozza abban, hogy a saját jogszabályait egyoldalúan módosítsa az e megállapodás által érintett területeken.

(2) Amint a Szerződő Felek egyike az e megállapodás által érintett területen új jogszabályt vezet be, e Szerződő Fél nem hivatalos úton kikéri a másik Szerződő Fél szakértőinek a véleményét. Az új jogszabály hivatalos elfogadását megelőző időszakban a Szerződő Felek tájékoztatják egymást, és szükség szerint konzultációkat tartanak. A Szerződő Felek bármelyikének kezdeményezésére a vegyesbizottságban előzetes véleménycserét kell tartani, különös tekintettel a módosításnak az e megállapodás alkalmazására kifejtett hatására.

**▼B**

(3) A módosított jogszabály elfogadásának időpontjában, de legkésőbb nyolc nappal a jogszabálynak az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* vagy az Államszövetség Törvényeinek és Rendeleteinek Hivatalos Gyűjteményében történt kihirdetése után az érintett Szerződő Fél értesíti a másik Szerződő Felet az új rendelkezések szövegéről. A Szerződő Felek bármelyikének a kérésére a vegyesbizottságban konzultációt kell folytatni a módosítás e megállapodásra gyakorolt hatásáról legkésőbb két hónappal a kérelem benyújtását követően.

(4) A vegyes bizottság:

— határozatot fogad el az 1., 3., 4. és 7. melléklet módosításáról vagy ha szükséges, javaslatot tesz e megállapodás rendelkezéseinek módosítására oly módon, hogy azok a szükséges mértékben és a viszonyosság elvén alapulva magukban foglalják az érintett jogszabályok módosításait, vagy

— határozatot fogad el arról, hogy az érintett jogszabályok módosításait e megállapodással összeegyeztethetőnek kell tekinteni, vagy

— határozatot hoz bármely egyéb, az e megállapodás megfelelő működését biztosító intézkedésről.

(5) A vegyes bizottság határoz azokról az eljárásokról, amelyekkel e megállapodás összhangba hozható egyrészt a Közösség vagy Svájc, másrészt a 13. és 19. cikkben említett harmadik országok által a jövőben megkötendő megállapodások vonatkozó rendelkezéseivel.

(6) E megállapodás céljainak elérése érdekében a Szerződő Felek a 49. cikkben meghatározott ütemterv szerint minden szükséges intézkedést megtesznek annak érdekében, hogy biztosítsák a Közösség 1. mellékletben meghatározott jogszabályaival egyenértékű jogok és kötelezettségek alkalmazását egymás közötti kapcsolataikban.

### 53. cikk

#### **Titoktartás**

A Szerződő Felek képviselői, szakértői és egyéb meghatalmazottai kötelesek megbízatásuk lejárta követően is titokban tartani minden, e megállapodással kapcsolatos, természeténél fogva a szakmai titoktartási kötelezettség alá eső információt.

### 54. cikk

#### **Viták rendezése**

Az e megállapodás értelmezésével vagy alkalmazásával kapcsolatos vitás ügyek rendezése érdekében mindkét Szerződő Fél a vegyesbizottsághoz fordulhat, amely megkísérli rendezni a vitát. A vegyes bizottság rendelkezésére kell bocsátani a helyzet részletes vizsgálatához szükséges minden információt, hogy elfogadható megoldás szülessen. Ennek érdekében a vegyes bizottság köteles minden olyan lehetőséget megvizsgálni, amellyel e megállapodás megfelelő működése fenntartható.

**▼B***55. cikk***A megállapodás felülvizsgálata**

(1) Ha a Szerződő Felek valamelyike módosítani kívánja e megállapodás rendelkezéseit, e Szerződő Fél ennek megfelelően értesíti a vegyesbizottságot. A megállapodás módosított változata a vonatkozó belső eljárások befejezésekor lép hatályba e cikk (2) és (3) bekezdésének figyelembevételével.

(2) Az 1., 3., 4. és 7. melléklet a vegyes bizottság határozatával módosítható az 51. cikk (1) bekezdése szerint, a közösségi jogszabályok érintett területen történt változásainak a figyelembevétele érdekében.

(3) Az 5., 6., 8. és 9. melléklet a vegyes bizottság határozatával módosítható az 51. cikk (1) bekezdése szerint.

*56. cikk***Mellékletek**

Az 1–10. melléklet e megállapodás szerves részét képezi.

*57. cikk***Területi hatály**

E megállapodást egyrészről azokon a területeken kell alkalmazni, ahol az Európai Közösséget létrehozó szerződést alkalmazzák, az abban megállapított feltételek szerint, és másrészről Svájc felségterületén.

*58. cikk***Záró rendelkezések**

(1) A Szerződő Felek e megállapodást saját eljárási rendjük szerint erősítik meg vagy hagyják jóvá. E megállapodás az alábbi hét megállapodás mindegyikét megerősítő vagy jóváhagyó dokumentumok letétbe helyezéséről szóló végső értesítést követő második hónap utáni első napon lép hatályba:

- a vasúti és közúti áru- és személyszállításról szóló megállapodás,
- a személyek szabad mozgásáról szóló megállapodás,
- a légi szállításról szóló megállapodás,
- a mezőgazdasági termékek kereskedelméről szóló megállapodás,
- a megfelelőség-értékelés kölcsönös elismeréséről szóló megállapodás,
- a közbeszerzés bizonyos vonatkozásairól szóló megállapodás,
- a tudományos és technológiai együttműködésről szóló megállapodás.

## ▼B

(2) E megállapodás kezdetben hétéves időtartamra jön létre. A megállapodás határozatlan időre meghosszabbodik, kivéve ha a Közösség vagy Svájc annak ellenkezőjéről értesíti a másik szerződő felet a kezdeti időtartam lejárta előtt. Ezen értesítés esetében a (4) bekezdést kell alkalmazni.

(3) E megállapodást a Közösség vagy Svájc felmondhatja az e határozatról szóló értesítésnek a másik Szerződő Fél számára történő megküldésével. Ezen értesítés esetében a (4) bekezdést kell alkalmazni.

(4) Az (1) bekezdésben említett hét megállapodás a (2) bekezdésben említett meg nem újítási értesítés vagy a (3) bekezdésben említett felmondás kézhezvételét követő hat hónap elteltével hatályát veszti.

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 Portugese, de Spaanse en de Zweedse taal, zijnde alle teksten gelijkelijc 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 kahdentenakymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentähdeksän kahdena kappaleena englannin, espanjan, hollannin, italian, kreikan, portugalin, ranskan, ruotsin, saksan, suomen ja tanskan kielellä, ja kaikki teksti ovat yhtä todistusvoimaiset.

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

**▼B**

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



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



**▼B****A MELLÉKLETEK FELSOROLÁSA**

- |                |   |
|----------------|---|
| 1. melléklet:  | 5. cikk (2) bekezdése, 6. cikk, 7. cikk (1) bekezdése, 24. cikk (1) bekezdése, 25. cikk (5) bekezdése és 27. cikk (2) bekezdése: alkalmazandó rendelkezések |
| 2. melléklet:  | 8. cikk (5) bekezdése: a 8. cikkben megállapított díjak alkalmazásának szabályai  |
| 3. melléklet:  | 9. cikk (1) bekezdése: engedélyminta nemzetközi közúti áruszállításhoz  |
| 4. melléklet:  | 9. cikk (3) bekezdése: a mindennemű engedélyezési rendszer és engedély alól mentesülőr szállítási módok felsorolása   |
| 5. melléklet:  | 12. és 13. cikk: a hatályos kétoldalú megállapodások szerint érvényben lévő jogok felsorolása   |
| 6. melléklet:  | 15. cikk (2) bekezdése: mentesség az össztömegkorlátozás és az éjszakai és a vasárnapi közlekedés tilalma alól  |
| 7. melléklet:  | 17., 18. és 21. cikk: a nemzetközi személyszállítás autóbusszal, és az engedélyezési eljárások  |
| 8. melléklet:  | 19. és 20. cikk: a hatályos kétoldalú megállapodások szerint érvényben lévő jogok felsorolása   |
| 9. melléklet:  | 36. cikk: a vasúti és a kombinált szállítási szolgáltatások minőségi paraméterei  |
| 10. melléklet: | 40. cikk (1) bekezdése: a 40. cikkben megállapított díjak alkalmazásának szabályai  |

▼ **M11***I. MELLÉKLET***ALKALMAZANDÓ RENDELKEZÉSEK**

E megállapodás 52. cikkének (6) bekezdése értelmében Svájc az alábbi jogszabályokkal egyenértékű jogszabályi rendelkezéseket alkalmazza:

**Az uniós jog vonatkozó rendelkezései****1. szakasz – A szakma gyakorlásának feltételei**

- Az Európai Parlament és a Tanács 2006/1/EK irányelve (2006. január 18.) a gépjárművezető nélkül bérelt járművek közúti árufuvarozásra történő használatáról (kodifikált változat) (HL L 33., 2006.2.4., 82. o.).
- A legutóbb a 2013. május 13-i 517/2013/EU tanácsi rendelettel (HL L 158., 2013.6.10., 1. o.) módosított, a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. október 21-i 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).
- A legutóbb a 2013. május 13-i 517/2013/EU tanácsi rendelettel (HL L 158., 2013.6.10., 1. o.) módosított, a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 300., 2009.11.14., 72. o.).

E megállapodás alkalmazásában,

- a) az Európai Unió és a Svájci Államszövetség a Svájci Államszövetségnek, az Európai Unió tagállamainak és az Európai Gazdasági Térség tagállamainak állampolgárait mentesíti a járművezetői igazolvány birtoklásának kötelezettsége alól;
  - b) a Svájci Államszövetség az a) pontban nem említett államok polgárait kizárólag az Európai Unióval folytatott konzultáció és az Európai Unió jóváhagyása után mentesítheti a járművezetői igazolvány birtoklásának kötelezettsége alól;
  - c) az 1072/2009/EK rendelet (kabotázsról szóló) III. fejezetének rendelkezései nem alkalmazandók.
- A legutóbb a 2013. május 13-i 517/2013/EU tanácsi rendelettel (HL L 158., 2013.6.10., 1. o.) módosított, az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról szóló, 2009. október 21-i 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).
- E megállapodás alkalmazásában az 1073/2009/EK rendelet (kabotázsról szóló) V. fejezetének rendelkezései nem alkalmazandók.
- A Bizottság 2009/992/EU határozata (2009. december 17.) a közúti fuvarozási vállalkozások nemzeti elektronikus nyilvántartásában rögzítendő adatokra vonatkozó minimális követelményekről (HL L 339., 2009.12.22., 36.o.).
  - A Bizottság 1213/2010/EU rendelete (2010. december 16.) a közúti fuvarozó vállalkozásokról vezetett országos elektronikus nyilvántartások összekapcsolására vonatkozó közös szabályok megállapításáról (HL L 335., 2010.12.18., 21. o.).
  - A Bizottság 361/2014/EU rendelete (2014. április 9.) az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás okmányaira vonatkozóan az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet részletes alkalmazási szabályainak megállapításáról és a 2121/98/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 107., 2014.4.10., 39. o.).

▼ **M11**

— A Bizottság (EU) 2016/403 rendelete (2016. március 18.) az 1071/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek az uniós jogszabályokat érintő – adott esetben a közúti fuvarozó jó hírnevének elvesztését eredményező – súlyos jogsértések osztályozása tekintetében történő kiegészítéséről és a 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv III. mellékletének módosításáról (HL L 74., 2016.3.19., 8. o.).

## 2. szakasz – Szociális előírások

— Az Európai Parlament és a Tanács 2002/15/EK irányelve (2002. március 11.) a közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről (HL L 80., 2002.3.23., 35. o.).

— Az Európai Parlament és a Tanács 2003/59/EK irányelve (2003. július 15.) egyes közúti áru fuvarozást vagy személyszállítást végző járművek vezetőinek alapképzéséről és továbbképzéséről, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet és a 91/439/EGK, illetve a 76/914/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 226., 2003.9.10., 4. o.).

— A legutóbb a 2014. február 4-i 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.) módosított, a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 102., 2006.4.11., 1. o.).

— A legutóbb a 2016. március 18-i (EU) 2016/403 bizottsági rendelettel (HL L 74., 2016.3.19., 8. o.) módosított, a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályokkal kapcsolatos 3820/85/EGK és a 3821/85/EGK tanácsi rendelet végrehajtásának minimumfeltételeiről és a 88/599/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i, 2006/22/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 102., 2006.4.11., 35. o.).

— A Bizottság 581/2010/EU rendelete (2010. július 1.) a vonatkozó adatoknak a járműegységekről és a járművezetői kártyákról történő letöltésére irányadó maximális időtartamok meghatározásáról (HL L 168., 2010.7.2., 16. o.).

— Az Európai Parlament és a Tanács 165/2014/EU rendelete (2014. február 4.) a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről, a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló 3821/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről és a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról szóló 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról (HL L 60., 2014.2.28., 1. o.).

— A 2017. augusztus 25-i (EU) 2017/1503 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 221., 2017.8.26., 10. o.) módosított, a járművezetői kártyák elektronikus nyilvántartásainak összekapcsolásához szükséges közös eljárásokról és előírásokról szóló, 2016. január 21-i (EU) 2016/68 bizottsági végrehajtási rendelet (HL L 15., 2016.1.22., 51. o.).

— A 2018. február 28-i (EU) 2018/502 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 85., 2018.3.28., 1. o.) módosított, a menetíró készülékek és alkatrészek kialakítására, tesztelésére, beépítésére, működtetésére és javítására vonatkozó követelményeket meghatározó 165/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló, 2016. március 18-i (EU) 2016/799 bizottsági végrehajtási rendelet (HL L 139., 2016.5.26., 1. o.).

— A Bizottság (EU) 2017/548 végrehajtási rendelete (2017. március 23.) a menetíró készülékek plombájának eltávolítására vagy feltörésére vonatkozó írásbeli nyilatkozat szabványosított formájának meghatározásáról (HL L 79., 2017.3.24., 1. o.).



▼ **M11**

- A Bizottság (EU) 2017/1013 végrehajtási határozata (2017. március 30.) az 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 17. cikkében említett egységes formanyomtatvány meghatározásáról (HL L 153., 2017.6.16., 28. o.).

## 3. szakasz – Műszaki szabványok

*Gépjárművek*

- A legutóbb a 2007. június 14-i 2007/34/EK bizottsági irányelvvel (HL L 155., 2007.6.15., 49. o.) módosított, a gépjárművek megengedett zajszintjére és kipufogórendszeire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/157/EGK tanácsi irányelv (HL L 42., 1970.2.23., 16. o.).
- A legutóbb a 2001. április 10-i 2001/27/EK bizottsági irányelvvel (HL L 107., 2001.4.18., 10. o.) módosított, a járművekben használt sűrítéssel gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag- és légszennyezőrészecskék kibocsátása, valamint a járművek hajtására használt, földgáz- vagy PB-gázüzemű külső gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1987. december 3-i 88/77/EGK tanácsi irányelv (HL L 36., 1988.2.9., 33. o.).
- A legutóbb a 2014. február 27-i 2014/37/EU bizottsági végrehajtási irányelvvel (HL L 59., 2014.2.28., 32. o.) módosított, a 3,5 tonnánál könnyebb járművekben a biztonsági öv kötelező használatára vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1991. december 16-i 91/671/EGK tanácsi irányelv (HL L 373., 1991.12.31., 26. o.).
- A 2002. november 5-i 2002/85/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 327., 2002.12.4., 8. o.) módosított, a Közösségben egyes gépjárműkategóriákra sebességkorlátozó készülékek felszereléséről és használatáról szóló, 1992. február 10-i 92/6/EGK tanácsi irányelv (HL L 57., 1992.3.2., 27. o.).
- A 2002. február 18-i 2002/7/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 67., 2002.3.9., 47. o.) módosított, a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv (HL L 235., 1996.9.17., 59. o.).
- A Tanács 2411/98/EK rendelete (1998. november 3.) a gépjárműveket és pótkocsijaikat nyilvántartásba vevő tagállam államjelzésének a Közösségen belüli forgalomban történő elismeréséről (HL L 299., 1998.11.10., 1. o.).
- A legutóbb a 2010. július 5-i 2010/47/EU bizottsági irányelvvel (HL L 173., 2010.7.8., 33. o.) módosított, a Közösség területén közlekedő haszongépjárművek közlekedésre alkalmasságának országúti műszaki ellenőrzéséről szóló, 2000. június 6-i 2000/30/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 203., 2000.8.10., 1. o.).
- A legutóbb a 2008. július 18-i 2008/74/EK bizottsági irányelvvel (HL L 192., 2008.7.19., 51. o.) módosított, a járművek hajtására használt kompressziós gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag- és légszennyezőrészecskék kibocsátása, valamint a járművek hajtására használt, földgáz- vagy PB-gázüzemű külső gyújtású motorok gáz-halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátása elleni intézkedésekre vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 2005. szeptember 28-i 2005/55/EGK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 275., 2005.10.20., 1. o.).

**▼ M11**

- A legutóbb a 2014. január 31-i 133/2014/EU bizottsági rendelettel (HL L 47., 2014.2.18., 1. o.) módosított, a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváahagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésről, a 715/2007/EK rendelet és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 80/1269/EGK, a 2005/55/EGK és a 2005/78/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2009. június 18-i 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 188., 2009.7.18., 1. o.).
  
- A legutóbb a 2016. június 22-i (EU) 2016/1004 bizottsági rendelettel (HL L 165., 2016.6.23., 1. o.) módosított, a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváahagyási előírásokról szóló, 2009. július 13-i 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.).
  
- A legutóbb a 2014. június 12-i 627/2014/EU bizottsági rendelettel (HL L 174., 2014.6.13., 28. o.) módosított, az 595/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében történő végrehajtásáról és módosításáról, valamint a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I–III. mellékletének módosításáról szóló, 2011. május 25-i 582/2011/EU bizottsági rendelet (HL L 167., 2011.6.25., 1. o.).
  
- Az Európai Parlament és a Tanács 2014/45/EU irányelve (2014. április 3.) a gépjárművek és pótkocsijaik időszakos műszaki vizsgálatáról és a 2009/40/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 127., 2014.4.29., 51. o.).
  
- A 2017. június 26-i (EU) 2017/1576 felhatalmazáson alapuló bizottsági rendelettel (HL L 239., 2017.9.19., 3. o.) módosított, a gépjárművek zajszintjéről és a csere-hangtompítórendszerekről, és a 2007/46/EK irányelv módosításáról, valamint a 70/157/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 16-i 540/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 158., 2014.5.27., 131. o.).

**▼ M13***Veszélyes áruk szállítása*

- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2022/1999 irányelve (2022. október 19.) a veszélyes áruk közúti szállításának ellenőrzésére vonatkozó egységes eljárásról (kodifikált szöveg) (HL L 274., 2022.10.24., 1. o.).
  
- A legutóbb a 2022. június 29-i (EU) 2022/1095 bizottsági végrehajtási határozattal (HL L 176., 2022.7.1., 33. o.) módosított, a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló, 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.).

E megállapodás alkalmazásában a 2008/68/EK irányelvtől való következő eltéréseket kell alkalmazni Svájcban:

*1. Közúti szállítás*

A veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló 2008/68/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján Svájcra vonatkozó eltérések.

**RO-a-CH-1**

Tárgy: az UN 1202 azonosító számú dízelüzemanyag és fűtőolaj tartálykon-  
ténerekben történő szállítása.

**▼ M13**

Hivatkozás az említett irányelv I. mellékletének I.1. szakaszára: 1.1.3.6. és 6.8. pont.

Az irányelv mellékletének tartalma: a szállítóegységenkénti mennyiségekre vonatkozó mentességek, a tartályok kialakítására vonatkozó szabályok.

A nemzeti jogszabály tartalma: a nem a 6.8. pont rendelkezései szerint, hanem a nemzeti jogszabályoknak megfelelően kialakított, legfeljebb 1210 liter űrtartalmú, és az UN 1202 azonosító számú fűtőolaj vagy dízelüzemanyag szállítására használt tartálykonténerekre vonatkozhatnak az ADR 1.1.3.6. pontja szerinti mentességek.

A nemzeti jogszabály eredeti megjelölése: a veszélyes áruk közúti szállításáról szóló, 2002. november 29-i rendelet (SDR; RS 741.621) 1. függelékének 1.6.14.4., 4.8. és 6.14. pontja.

Érvényességi idő: 2029. január 1.

**RO-a-CH-2**

Tárgy: mentesség bizonyos mennyiségű, az 1.1.3.6. pontban meghatározott veszélyes áru szállítása esetén a fuvarokmány szükségessége alól.

Hivatkozás az említett irányelv I. mellékletének I.1. szakaszára: 1.1.3.6. pont és 5.4.1. pont.

Az irányelv mellékletének tartalma: fuvarokmány meglétére vonatkozó követelmény.

A nemzeti jogszabály tartalma: a 4. szállítási kategóriába tartozó tisztátalan, üres konténereknek – az UN 3509 azonosító számúak kivételével –, valamint mentőszolgálatok általi használatra szánt lélegeztetőkészülékekhez vagy búvárfelszerelésként használt, megtöltött vagy üres gázpalackoknak az 1.1.3.6. pontban meghatározott határértékeket meg nem haladó mennyiségben történő szállítására nem vonatkozik az 5.4.1. pontban előírt fuvarokmány-birtoklási kötelezettség.

A nemzeti jogszabály eredeti megjelölése: a veszélyes áruk közúti szállításáról szóló, 2002. november 29-i rendelet (SDR; RS 741.621) 1. függelékének 8.1.2.1. a) pontja.

Érvényességi idő: 2029. január 1.

**RO-a-CH-3**

Tárgy: tisztátalan, üres tartályoknak a vízre nézve veszélyes folyadékokhoz szánt tárolólétesítményeket szervizelő vállalatok általi szállítása.

Hivatkozás az említett irányelv I. mellékletének I.1. szakaszára: 6.5., 6.8., 8.2. és 9. pont.

Az irányelv mellékletének tartalma: tartályok és járművek kialakítása, felszerelése és ellenőrzése; járművezető-képzés.

A nemzeti jogszabály tartalma: a vízre nézve veszélyes folyadékokhoz szánt tárolólétesítményeket szervizelő vállalatok által a nem mozgó tartályok szervizelése során folyadék tárolására használt járművek és tisztátalan üres tartályok/konténerek nem tartoznak az ADR által a kialakításra, a felszerelésre, az ellenőrzésre, a bárcázásra és a narancssárga táblás azonosításra vonatkozóan előírt szabályok hatálya alá. Egyedi bárcázási és azonosítási szabályok hatálya alá tartoznak, és a jármű vezetője nem köteles elvégezni a 8.2. pontban ismertetett képzést.

A nemzeti jogszabály eredeti megjelölése: a veszélyes áruk közúti szállításáról szóló, 2002. november 29-i rendelet (SDR; RS 741.621) 1. függelékének 1.1.3.6.6. pontja.

Érvényességi idő: 2029. január 1.

A 2008/68/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdése b) pontjának i. alpontja alapján Svájcra vonatkozó eltérések:

**▼ M13****RO-bi-CH-1**

Tárgy: veszélyes árukat tartalmazó háztartási hulladék hulladékártalmatlanító létesítményekbe történő szállítása.

Hivatkozás az említett irányelv I. mellékletének I.1. szakaszára: 2., 4.1.10., 5.2. és 5.4. pont.

Az irányelv mellékletének tartalma: osztályozás, kombinált csomagolás, jelölés és bárcázás, dokumentáció.

A nemzeti jogszabály tartalma: a szabályok a (háztartási) veszélyes árut tartalmazó háztartási hulladéknak az illetékes hatóság szakértője általi egyszerűsített osztályozására, a megfelelő tartályok használatára és a járművezető-képzésre vonatkozó rendelkezéseket tartalmazzák. Az a háztartási hulladék, amelyet a szakértő nem tud osztályba sorolni, küldeménydarabonként és szállítóegységenként azonosított kis mennyiségekben hulladékkezelő létesítménybe szállítható.

A nemzeti jogszabály eredeti megjelölése: a veszélyes áruk közúti szállításáról szóló, 2002. november 29-i rendelet (SDR; RS 741.621) 1. függelékének 1.1.3.11. pontja.

Megjegyzések: ezek a szabályok csak a veszélyes árut tartalmazó háztartási hulladék kommunális kezelőtelepek és hulladékártalmatlanító létesítmények közötti szállítására alkalmazhatók.

Érvényességi idő: 2029. január 1.

**RO-bi-CH-2**

Tárgy: pirotechnikai eszközök visszaszállítása.

Hivatkozás az említett irányelv I. mellékletének I.1. szakaszára: 2.1.2. és 5.4. pont.

Az irányelv mellékletének tartalma: osztályozás és dokumentáció.

A nemzeti jogszabály tartalma: az UN 0335, 0336 és 0337 azonosító számú pirotechnikai eszközöknek a kiskereskedőktől a szállítókhoz történő visszaszállításának megkönnyítése céljából előíranyozzák a nettó tömeg és a termékbesorolás fuvarokmányon való feltüntetésére vonatkozó mentességeket.

A nemzeti jogszabály eredeti megjelölése: a veszélyes áruk közúti szállításáról szóló, 2002. november 29-i rendelet (SDR; RS 741.621) 1. függelékének 1.1.3.12. pontja.

Megjegyzések: az egyes küldeménydarabokban minden egyes eladatlan terméktétel pontos tartalmának részletes ellenőrzése a kiskereskedelemre szánt termékek esetében gyakorlatilag lehetetlen.

Érvényességi idő: 2029. január 1.

**RO-bi-CH-3**

Tárgy: ADR szerinti képzési bizonyítvány a meghibásodott járművek szállítására vonatkozóan, valamint a javítás céljából, a tartályjármű/tartály vizsgáztatása céljából és maguk a kérdéses jármű vizsgáztatásáért felelős szakértők által megtett utak esetében.

Hivatkozás az említett irányelv I. mellékletének I.1. szakaszára: 8.2.1. pont.

Az irányelv mellékletének tartalma: a járművezetőknek tanfolyamot kell végezniük.

A nemzeti jogszabály tartalma: az ADR szerinti képzés és bizonyítvány meglete nem követelmény a meghibásodott járművek szállítása vagy javításokhoz kapcsolódó teszthezvezetések céljával megtett utak esetében, a tartályjármű vagy a tartály vizsgáztatása céljából tartályjárművel megtett utak esetében, valamint maguk a tartályjármű vizsgáztatásáért felelős szakértők tartályjárművel megtett útjai esetében.

**▼ M13**

A nemzeti jogszabály eredeti megjelölése: a veszélyes áruk közúti szállításáról szóló, 2002. november 29-i rendelet (SDR; RS 741.621) 1. függelékének 8.2.1. pontja.

Megjegyzések: egyes esetekben a meghibásodott vagy javítás alatt álló járművek, valamint a műszaki vizsgálatra felkészített vagy a vizsgálat idején ellenőrzött tartályjárművek továbbra is tartalmaznak veszélyes árukat.

Az 1.3. és a 8.2.3. pont követelményeit továbbra is alkalmazni kell.

Érvényességi idő: 2029. január 1.

**2. Vasúti szállítás**

A 2008/68/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján Svájcra vonatkozó eltérések:

**RA-a-CH-1**

Tárgy: az UN 1202 azonosító számú dízelüzemanyag tartálykonténerekben történő szállítása.

Hivatkozás az említett irányelv II. mellékletének II.1. szakaszára: 6.8. pont.

Az irányelv mellékletének tartalma: a tartályok kialakítására vonatkozó szabályok.

A nemzeti jogszabály tartalma: a nem a 6.8. pont rendelkezései szerint, hanem a nemzeti jogszabályoknak megfelelően kialakított tartálykonténerek használata engedélyezett az UN 1202 azonosító számú dízelüzemanyag szállítására.

A nemzeti jogszabály eredeti megjelölése: a veszélyes áruk vasúton és kötélpálya-létesítményeken történő szállításáról szóló, 2012. október 31-i rendelet (RSD; RS 742.412) 2.1. melléklete, valamint a veszélyes áruk közúti szállításáról szóló, 2002. november 29-i rendelet (SDR; RS 741.621) 1. függelékének 1.6., 4.8. és 6.14. pontja.

Érvényességi idő: 2029. január 1.

**RA-a-CH-2**

Tárgy: fuvarokmány.

Hivatkozás az említett irányelv II. mellékletének II.1. szakaszára: 5.4.1.1.1. pont.

Az irányelv mellékletének tartalma: a fuvarokmányban feltüntetendő általános információk.

A nemzeti jogszabály tartalma: gyűjtőfogalom alkalmazható a fuvarokmányon, amennyiben az említett fuvarokmányt a fentiekben foglaltaknak megfelelően az előírt információt tartalmazó lista kíséri.

A nemzeti jogszabály eredeti megjelölése: a veszélyes áruk vasúton és kötélpálya-létesítményeken történő szállításáról szóló, 2012. október 31-i rendelet (RSD; RS 742.412) 2.1. melléklete.

Érvényességi idő: 2029. január 1.

- Az Európai Parlament és a Tanács 2010/35/EU irányelve (2010. június 16.) a szállítható nyomástartó berendezésekről és a 76/767/EGK, 84/525/EGK, 84/526/EGK, 84/527/EGK és az 1999/36/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 165., 2010.6.30., 1. o.).

**▼ M11**

4. szakasz – Hozzáfértés a vasúti infrastruktúrához és áthaladási jogok

- A Tanács 91/440/EGK irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.).

▼ **M11**

- A Tanács 95/18/EK irányelve (1995. június 19.) a vasúttársaságok engedélyezéséről (HL L 143., 1995.6.27., 70. o.).
- A Tanács 95/19/EK irányelve (1995. június 19.) a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá az infrastruktúra használati díjának felszámításáról (HL L 143., 1995.6.27., 75. o.).
- A legutóbb a 2014. július 9-i 2014/88/EU bizottsági irányelvvel (HL L 201., 2014.7.10., 9. o.) módosított, a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (vasútbiztonsági irányelv) (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.).
- A legutóbb a 2019. április 5-ei (EU) 2019/554 bizottsági irányelvvel (HL L 97., 2019.4.8., 1. o.) módosított, a közösségi vasúti rendszereken mozdonyokat és vonatokat működtető mozdonyvezetők minősítéséről szóló, 2007. október 23-i 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 315., 2007.12.3., 51. o.).
- A 2011. május 10-i 445/2011/EU bizottsági rendelettel (HL L 122., 2011.5.11., 22. o.) módosított, a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 10. cikkének megfelelő biztonsági tanúsítványok és kérelemmel benyújtott dokumentáció egységes európai formátumának használatáról és a 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv értelmében kibocsátott biztonsági tanúsítványok érvényességéről szóló, 2007. június 13-i 653/2007/EK bizottsági rendelet (HL L 153., 2007.6.14., 9. o.).
- A 2011. február 10-i 2011/107/EU bizottsági határozattal (HL L 43., 2011.2.17., 33. o.) módosított, a 96/48/EK és a 2001/16/EK irányelv 14. cikkének (4) és (5) bekezdésében előírt nemzeti járműnyilvántartás közös előírásainak elfogadásáról szóló, 2007. november 9-i 2007/756/EK bizottsági határozat (HL L 305., 2007.11.23., 30. o.).
- Az Európai Parlament és a Tanács 1371/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről (HL L 315., 2007.12.3., 14. o.).
- A legutóbb a 2014. március 10-i 2014/38/EU bizottsági irányelvvel (HL L 70., 2014.3.11., 20. o.) módosított, a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló, 2008. június 17-i 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozott szöveg) (HL L 191., 2008.7.18., 1. o.).
- A 2015. november 17-i (EU) 2015/2299 bizottsági végrehajtási határozattal (HL L 324., 2015.12.10., 15. o.) módosított, a vasúti rendszer Közösségen belüli kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 27. cikkének (4) bekezdésében említett referenciadokumentumról szóló, 2009. november 30-i 2009/965/EK bizottsági határozat (HL L 341., 2009.12.22., 1. o.).
- A Bizottság 2010/36/EU rendelete (2009. december 3.) a mozdonyvezetői engedélyeknek, a kiegészítő tanúsítványoknak, a kiegészítő tanúsítványok hitelesített másolatának, valamint a mozdonyvezetői engedély kérelmezésére szolgáló formanyomtatványnak a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv szerinti közösségi mintájáról (HL L 13., 2010.1.19., 1. o.).
- A Bizottság 2010/713/EU határozata (2010. november 9.) az Európai Parlament és a Tanács 2008/57/EK irányelve alapján elfogadott, az átjárhatósági műszaki előírások keretében alkalmazandó megfelelőségértékelési, alkalmazhatósági és EK-hitelesítési eljárások moduljairól (HL L 319., 2010.12.4., 1. o.).

▼ **M11**

- A Bizottság 1158/2010/EU rendelete (2010. december 9.) a vasútbiztonsági tanúsítvány megszerzéséhez szükséges követelményeknek való megfelelés értékelésére szolgáló közös biztonsági módszerről (HL L 326., 2010.12.10., 11. o.).
- A Bizottság 1169/2010/EU rendelete (2010. december 10.) a vasútbiztonsági engedély megszerzéséhez szükséges követelményeknek való megfelelés teljesítésének értékelésére szolgáló közös biztonsági módszerről (HL L 327., 2010.12.11., 13. o.).
- A Bizottság 201/2011/EU rendelete (2011. március 1.) engedélyezett vasúti jármű típusmegfelelőségi nyilatkozatának modelljéről (HL L 57., 2011.3.2., 8. o.).
- A Bizottság 445/2011/EU rendelete (2011. május 10.) a tehervagonok karbantartásáért felelős szervezetek tanúsítási rendszeréről és a 653/2007/EK rendelet módosításáról (HL L 122., 2011.5.11., 22. o.).
- A legutóbb a 2019. május 16-i (EU) 2019/775 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 103. o.) módosított, a transeurópai vasúti rendszer személyszállítási szolgáltatások tematikai alkalmazásai alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2011. május 5-i 454/2011/EU bizottsági rendelet (HL L 123., 2011.5.12., 11. o.).
- A 2019. május 16-i (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 108. o.) módosított, az engedélyezett vasúti jármű-típusok európai nyilvántartásáról szóló, 2011. október 4-i 2011/665/EU bizottsági végrehajtási határozat (HL L 264., 2011.10.8., 32. o.).
- A Bizottság 2011/765/EU határozata (2011. november 22.) a 2007/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban a mozdonyvezetők képzésében részt vevő képzési központok elismerésére, a mozdonyvezetők vizsgáztatóinak elismerésére és a vizsgák szervezésére vonatkozó feltételekről (HL L 314., 2011.11.29., 36. o.).
- A Bizottság 1078/2012/EU rendelete (2012. november 16.) a biztonsági tanúsítvánnyal rendelkező vasúttársaságok, a biztonsági engedéllyel rendelkező pályahálózat-működtetők és a karbantartásért felelős szervezetek által alkalmazandó, a nyomon követésre vonatkozó közös biztonsági módszerről (HL L 320., 2012.11.17., 8. o.).
- A legutóbb a 2019. május 16-i (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 108. o.) módosított, az Európai Unió vasúti rendszere „járművek – teherkocsik” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról és a 2006/861/EK bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. március 13-i 321/2013/EU bizottsági rendelet (HL L 104., 2013.4.12., 1. o.).
- A 2015. július 13-i (EU) 2015/1136 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 185., 2015.7.14., 6. o.) módosított, a kockázatelemzésre és -értékelésre vonatkozó közös biztonsági módszerről és a 352/2009/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2013. április 30-i 402/2013/EU bizottsági rendelet (HL L 121., 2013.5.3., 8. o.).
- A 2019. május 16-i (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 108. o.) módosított, az Európai Unió vasúti rendszerének infrastruktúra alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2014. november 18-i 1299/2014/EU bizottsági rendelet (HL L 356., 2014.12.12., 1. o.).
- A 2019. május 16-i (EU) 2019/772 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 1. o.) módosított, az uniós vasúti rendszernek a fogyatékosággal élő és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőségével kapcsolatos átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2014. november 18-i 1300/2014/EU bizottsági rendelet (HL L 356., 2014.12.12., 110. o.).

Svájcban a következő, a vegyes bizottság 2/2019 határozatának 6. cikkében említett nemzeti szabályt kell alkalmazni:

▼ **M11**

- CH-TSI PRM-001 (2021. júniusi 2.0. verzió): A vonatokhoz való autonóm hozzáférés
- A legutóbb a 2019. május 16-i (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 108. o.) módosított, az Európai Unió vasúti rendszerének „energia” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2014. november 18-i 1301/2014/EU bizottsági rendelet (HL L 356., 2014.12.12., 179. o.).

Svájcban a vegyes bizottság 2/2019 határozatának 6. cikkében említett alábbi különleges eseteket kell alkalmazni:

- **A CH-TSI ENE-001 folyamatosan fennálló különleges eset: az áramszedő rakszelvénye**(a cikk hivatkozása: *AME 4.2.10 (2)*)

A svájci kölcsönösen átjárható hálózat új, korszerűsített vagy felújított energiaellátási alrendszerei esetében az áramszedő rakszelvényét a vasutakról szóló, 1983. december 15-i rendelet (DE-OCF) 2020. november 1-jei változatának 18. cikke (Normál pálya), DE 18, ábrák, 12. ábra és a 18/47. cikk, DE 18.2/47.2., Referencia-körvonal, 14. fejezet végrehajtási rendelkezéseinek megfelelően kell meghatározni, az alábbiak szerint:

- OCF S1: a szigetelt áramszedő rúddal rendelkező 1 450 mm-es típusú áramszedőfej geometriája
- OCF S2: a szigetelt áramszedő rúddal rendelkező 1 450 mm-es vagy 1 600 mm-es típusú áramszedőfej geometriája
- OCF S3: az 1 600 mm-es típusú áramszedőfej geometriája
- OCF S4: az 1 950 mm-es típusú áramszedőfej geometriája

Megjegyzés: A meglévő szakaszokon való közlekedéshez a villamos egységeket (járművek) olyan áramszedővel kell ellátni, amelynek áramszedőfeje 1 450 mm széles (szigetelt áramszedő rúddal) az EN 50367:2020 szabvány B.1. ábrája szerint.

- **A CH-TSI ENE-002 folyamatosan fennálló különleges eset: Az átlagos hasznos feszültség igazolása**(a cikk hivatkozása: *ÁME 6.2.4.1*)

Az EN 50388:2012 szabvány 15.4. pontjának megfelelő átlagos hasznos feszültség értékelésének alternatívájaként az energiaellátási teljesítmény értékelhető:

- olyan referenciával való összevetéssel, ahol az energiaellátási megoldást hasonló vagy nagyobb igényeket támaztó vasúti menetrendhez alkalmazták. A referenciát az alábbiak jellemzik:
  - hasonló vagy nagyobb távolság a feszültségvezérelt gyűjtősínig (frekvencia-átalakító állomás),
  - a felsővezeték-rendszer hasonló vagy nagyobb impedanciája.
- az átlagos hasznos feszültség ( $U_{\text{mean useful}}$ ) hozzávetőleges becslése egyszerű esetekre, amelyek eredménye a jövőbeni forgalmi igényekhez megnövelt további kapacitás.
- A legutóbb a 2019. május 16-i (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 108. o.) módosított, az Európai Unió vasúti rendszerének „járművek – mozdonyok és személyszállító járművek” alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2014. november 18-i 1302/2014/EU bizottsági rendelet (HL L 356., 2014.12.12., 228. o.).

Svájcban a vegyes bizottság 2/2019 határozatának 6. cikkében említett alábbi különleges eseteket kell alkalmazni:



▼ **M11**— **A CH-STI LOC&PAS-004 folyamatosan fennálló különleges eset: Vágányeltoló erő**(a cikk hivatkozása: ÁME 4.2.3.4)

A tengelyenkénti legnagyobb megengedett vágányeltolási erőt (a vezetőerők összege) az infrastruktúra oldalán a vágány peremének megengedett ellenállása korlátozza. Tekintettel a vágányfelépítmény kialakítására Svájcban, a megengedett legnagyobb vágányeltoló erő kiszámításához az  $\alpha = k1 = 0,85$  együtthatót kell alkalmazni.

Az  $\alpha = k1 = 1,0$  együttható kivételes esetekben alkalmazható, és különleges ellenőrzéseket igényel.

A dinamikus jóváhagyási vizsgálatokat az  $\alpha = k1 = 0,85$  együttható alapján kell elvégezni.

— **A CH-STI LOC&PAS-005 folyamatosan fennálló különleges eset: Túlemelésihiány**(a cikk hivatkozása: LOC & PAS ÁME 4.2.3.4.2. és a személyszállító járművekre vonatkozó ÁME 4.2.3.5.)

A svájci vasúthálózaton a megengedett menetsebességet 130 mm (tehervonatok) és 150 mm (személyvonatok) túlemelésihiány alapján határozzák meg; ezeket a túlemelésihiányokat további vizsgálat nélkül elfogadják. A biztonságos üzemeltetés biztosítása érdekében ezért elengedhetetlen, hogy a járműveket az ilyen túlemelésihiányok fényében megvizsgálják.

Azok a járművek, amelyeket az ilyen túlemelésihiányok fényében nem vizsgáltak meg, nem közlekedhetnek a svájci vasúthálózaton.

— **A CH-STI LOC&PAS-017 folyamatosan fennálló különleges eset: úrszelvény általános**(a cikk hivatkozás a mozdonyokra vonatkozó LOC&PAS ÁME 4.2.3.1)

Az OCF szelvényeknek az EN 15273-1:2013 szabvány szerinti nemzetközi szelvényekkel való összeegyeztethetősége a következő:

— G1 szelvény: korlátozások nélkül megengedett

— GA szelvény: korlátozásokkal megengedett az OCF O1 szelvényben. A G1 szelvényhez tartozó képleteket kell alkalmazni a vasúti jármű kinematikus szelvényének (felső rész) kiszámításához minden  $h$  magasság esetében. Svájcban az EN 15273-2 szabvány B. mellékletének B, B.3.3.1., B.3.4.1., B.3.5.1. és B.3.6.1. pontjában meghatározott különleges jellemzők használata a  $h > 3,250$  m magasság esetében nem megengedett. Az OCF O1 szelvény elfogadja a GA szelvényre vonatkozó standard terheléseket az UIC 506 B. mellékletének B.1.1. pontjában meghatározottak szerint.

— GB szelvény: korlátozásokkal megengedett az OCF O2 szelvényben. A G1 szelvényhez tartozó képleteket kell alkalmazni a vasúti jármű kinematikus szelvényének (felső rész) kiszámításához minden  $h$  magasság esetében. Svájcban az EN 15273-2 szabvány B. mellékletének B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1. és B.3.6.1. pontjában meghatározott különleges jellemzők használata a  $h > 3,250$  m magasság esetében nem megengedett. Az OCF O1 szelvény elfogadja a GB szelvényre vonatkozó standard terheléseket az UIC 506 B. mellékletének B.1.1. pontjában meghatározottak szerint.

— GC szelvény: korlátozásokkal megengedett az OCF O4 szelvényben.

Az infrastruktúra-szelvényt (felső rész) valamennyi szelvénytípus esetében (pl. OCF O1, OCF O2, OCF O4) az EN 15273-1:2013 szabvány C. mellékletének C.2.1. táblázata (C. melléklet, C.2.3., C4. táblázat) szerint kell kiszámítani, figyelembe véve a kinematikus referenciaprofilokat és a kapcsolódó számítási szabályokat. Svájcban az EN 15273-3:2013 szabvány C. mellékletének C.2. és C.3. táblázatában megadott képletek használata ( $h > 3,250$  m magasságok esetében) nem megengedett.

▼ **M11**

- **A CH-TSI LOC & PAS-028 állandó esete: úrszelvény, ajtók**(a cikk hivatkozása: *LOC&PAS ÁME 4.2.3.1*)

Az UIC 560, 1.1.4–1.1.4.3. fejezetek követelményeinek megfelelő beszállóajtók megengedettek. Általánosságban a következő pontok alkalmazandók:

Az OCF szelvényeknek az EN 15273-1:2013 szabvány szerinti nemzeti szelvényekkel való összeegyeztethetősége a következő:

- G1 szelvény korlátozás nélkül megengedett
- GA szelvény: korlátozásokkal megengedett az OCF O1 szelvényben. A G1 szelvényhez tartozó képleteket kell alkalmazni a vasúti jármű kinematikus szelvényének (felső rész) kiszámításához minden h magasság esetében. Svájcban az EN 15273-2 szabvány B. mellékletének B.3.3.1., B.3.4.1., B.3.5.1. és B.3.6.1. pontjában meghatározott különleges jellemzők használata a  $h > 3,250$  m magasság esetében nem megengedett. Az OCF O1 szelvény megengedi a GB szelvényre vonatkozó standard terheléseket az UIC 506 B. mellékletének B.1.1. pontjában meghatározottak szerint.
- GB szelvény: korlátozásokkal megengedett az OCF O2 szelvényben. A G1 szelvényhez tartozó képleteket kell alkalmazni a vasúti jármű kinematikus szelvényének (felső rész) kiszámításához minden h magasság esetében. Svájcban az EN 15273-2 szabvány B. mellékletének B.3.3.1., B.3.4.1., B.3.5.1. és B.3.6.1. pontjában meghatározott különleges jellemzők használata a  $h > 3,250$  m magasság esetében nem megengedett. Az OCF O2 szelvény megengedi a GB szelvényre vonatkozó standard terheléseket az UIC 506 B. mellékletének B.1.1. pontjában meghatározottak szerint.
- GC szelvény: korlátozás nélkül megengedett az OCF O4 szelvényben.

Az infrastruktúra-szelvényt (felső rész) valamennyi szelvénytípus esetében (pl. OCF O1, OCF O2, OCF O4) az EN 15273-1:2013 szabvány C. mellékletének C.2.1. táblázata (C. melléklet, C.2.3., C4. táblázat) szerint kell kiszámítani, figyelembe véve a kinematikus referenciaprofilokat és a kapcsolódó számítási szabályokat. Svájcban az EN 15273-3:2013 szabvány C. mellékletének C.2. és C.3. táblázatában megadott képletek használata ( $h > 3,250$  m magasságok esetében) nem megengedett.

Svájcban a következő, a vegyes bizottság 2/2019 határozatának 6. cikkében említett nemzeti szabályokat kell alkalmazni:

- CH-TSI LOC&PAS-001 (2015. júniusi 1.0. verzió): Az áramszedőfej szélessége,
- CH-TSI LOC&PAS-002 (2021. júniusi 2.0. verzió): Keskeny váltócsoport / igazolások váltón való áthaladás vizsgálatáról,
- CH-TSI LOC&PAS-003 (2021. júniusi 2.0. verzió): Szűk ívek,  $r < 250$  m
- CH-TSI LOC&PAS-006 (2021. júniusi 2.0. verzió): Ingajárművek jóváhagyása az N kategória szerint;
- CH-TSI LOC&PAS-007 (2021. júniusi 2.0. verzió): Nyomkarimakenés,
- CH-TSI LOC&PAS-009 (2015. júniusi 1.0. verzió): A belső égésű motorral felszerelt járművek kipufogógáz-kibocsátása (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az (EU) 2016/1628 rendelettel; a szabályt ► **M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni),
- CH-TSI LOC&PAS-011 (2021. júniusi 2.0. verzió): A vonatási teljesítmény korlátozása,

▼ **M11**

- CH-TSI LOC&PAS-012 (2016. júliusi 1.0. verzió): Admittancia,
- CH-TSI LOC&PAS-013 (2016. júliusi 1.0. verzió): Az áramszedő és a vezetékrendszer kölcsönhatása,
- CH-TSI LOC&PAS -014a (2021. júniusi 2.0. verzió): A vasúti járművek jellemzői a sínáramkörös vonatérzékelő rendszerrel való kompatibilitás tekintetében;
- CH-TSI LOC&PAS- 014b (2021. júniusi 2.0. verzió): A vasúti járművek jellemzői a tengelyszámlálón alapuló vonatérzékelő rendszerrel való kompatibilitás tekintetében
- CH-TSI LOC&PAS-019 (2019. júniusi 2.0. verzió): „Non leading” bemeneti jel az első jármű esetében (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az 1302/2014/EU rendelettel; a szabályt ► **M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni),
- CH-TSI LOC&PAS-020 (2019. júniusi 2.0. verzió): „Sleeping” bemeneti jel többszörös vezérlés esetén (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az 1302/2014/EU rendelettel; a szabályt ► **M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni),
- CH-TSI LOC&PAS-022 (2021. júniusi 2.1. verzió): A vészfék visszaállítása;
- CH-TSI LOC&PAS-025 (2019. júniusi 2.0. verzió): A fedélzeti ETCS-berendezés leválasztására szolgáló berendezés gátlása (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az 1302/2014/EU rendelettel; a szabályt ► **M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni),
- CH-TSI LOC&PAS-026 (2019. júniusi 2.0. verzió): A SIGUM/ZUB tilalma az ERTMS/ETCS Baseline 3-mal felszerelt járműveken,
- CH-TSI LOC&PAS-027 (2019. júniusi 2.0. verzió): Kézi rádióvezérlés a tolatási műveletek során („shunting üzemmód”) (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az 1302/2014/EU rendelettel; a szabályt ► **M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni),
- CH-TSI LOC&PAS-030 (2021. júniusi 2.0. verzió): Súrlódásmentes fékrendszerek alkalmazása,
- CH-TSI LOC&PAS-031 (2020. novemberi 2.1. verzió): A vonóerő biztonságos kiiktatása (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az 1302/2014/EU rendelettel; a szabályt ► **M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni);
- CH-TSI LOC&PAS-035 (2020. novemberi 2.1. verzió): Kellő fékteljesítmény vészfékezés esetén (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az 1302/2014/EU rendelettel; a szabályt ► **M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni),
- CH-TSI LOC&PAS-036 (2019. júniusi 2.0. verzió): Olyan járművek, amelyek mindkét haladási irányhoz rendelkeznek mozdonyvezetői vezérlőpulttal (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az 1302/2014/EU rendelettel; a szabályt ► **M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni);

▼ **M13**▼ **M11**

- A legutóbb a 2019. május 16-i (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 108. o.) módosított, az Európai Unió vasúti rendszeréhez tartozó vasúti alagutak biztonságára vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról szóló, 2014. november 18-i 1303/2014/EU bizottsági rendelet (HL L 356., 2014.12.12., 394. o.).

▼ **M11**

- A Bizottság 1304/2014/EU rendelete (2014. november 26.) a „járművek – zaj” alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásról, a 2008/232/EK határozat módosításáról és a 2011/229/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 356., 2014.12.12., 421. o.).
- A legutóbb a 2019. május 16-i (EU) 2019/778 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 356. o.) módosított, az Európai Unió vasúti rendszerének a fuvarozási szolgáltatások telematikai alkalmazásai elnevezésű alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 62/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. december 11-i 1305/2014/EU bizottsági rendelet (HL L 356., 2014.12.12., 438. o.).
- A Bizottság (EU) 2015/171 végrehajtási rendelete (2015. február 4.) a vasúti társaságok engedélyezésére irányuló eljárás egyes vonatkozásairól (HL L 29., 2015.2.5., 3. o.).
- A Bizottság (EU) 2015/909 végrehajtási rendelete (2015. június 12.) a vasúti szolgáltatások működtetésével kapcsolatban közvetlenül felmerülő költségek kiszámításának módjairól (HL L 148., 2015.6.13., 17. o.).
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.); Svájcban csak a következő rendelkezéseket kell alkalmazni: a 7. cikk (1)–(3) bekezdése, a 8–10. cikk, a 12., a 15. és a 17. cikk, a 21. cikk, kivéve a (7) bekezdést, a 22–25., a 27–42., a 44., a 45. és a 49. cikk, valamint a II., a III. és a IV. melléklet.
- Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.); Svájcban csak a következő rendelkezéseket kell alkalmazni: a 9. cikk, a 10. cikk, kivéve a (7) bekezdést, a 13., a 14. és a 17. cikk, valamint a III. melléklet.
- A 2019. május 16-i (EU) 2019/776 bizottsági végrehajtási rendelettel (HL L 139 I., 2019.5.27., 108. o.) módosított, az Európai Unió vasúti rendszerének „ellenőrző-irányító és jelző” alrendszerére vonatkozó kölcsönös átjárhatósági műszaki előírásról szóló, 2016. május 27-i (EU) 2016/919 bizottsági rendelet (HL L 158., 2016.6.15., 1. o.).

Svájcban a következő, a vegyes bizottság 2/2019 határozatának 6. cikkében említett nemzeti szabályokat kell alkalmazni:

- CH-TSI CCS-003 (2019. júniusi 2.0. verzió): A 44. csomag ZUB/SIGNUM rendszereknek való továbbításának aktiválása/deaktiválása,
- CH-TSI CCS-006 (2020. novemberi 2.1. verzió): A „non leading permitted” jel elvesztése a „Non Leading” üzemmódban (*a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az (EU) 2016/919 rendelettel; a szabályt ► **M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni*),
- CH-TSI CCS-007 (2020. novemberi 3.0. verzió): A fékezési görbékre vonatkozó szabály az ERTMS/ETCS Baseline 2 esetében,
- CH-TSI CCS-008 (2021. júniusi 3.0. verzió): A „Change Request” végrehajtásának minimuma;
- CH-TSI CCS-011 (2019. júniusi 2.0. verzió): Euroloop-funkcionalitás,
- CH-TSI CCS-015 (2019. júniusi 2.0. verzió): Két GSM-R-adatcsatorna egyidejű kezelése,
- CH-TSI CCS-016 (2021. júniusi 3.0. verzió): Országspecifikus kijelzők és funkciók alkalmazása;

▼ **M11**

- CH-TSI CCS-018 (2019. júniusi 2.0. verzió): „Level STM/NTC” tilalma ZUB/SIGNUM esetében,
- CH-TSI CCS-019 (2020. novemberi 3.0. verzió): A vonat adatainak automatikus átvétele és megjelenítése (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az (EU) 2016/919 rendelettel; a szabályt ►**M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni);
- CH-TSI CCS-022 (2019. júniusi 2.0. verzió): Tolatás „Unfitted” üzemmódban,
- CH-TSI CCS-023 (2019. júniusi 2.0. verzió): Szöveges üzenetek megjelenítése,
- CH-TSI CCS-024 (2021. júniusi 3.0. verzió): Rugalmas adatbevitel;
- CH-TSI CCS-026 (2020. novemberi 2.1. verzió): A pályaberendezések járműből történő online nyomon követése (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az (EU) 2016/919 rendelettel; a szabályt ►**M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni);
- CH-TSI CCS-032 (2020. novemberi 2.1. verzió): A vonat egyedi számának bevitele a fedélzeti ETCS-berendezés és GSM-R rádióberendezés számára (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az (EU) 2016/919 rendelettel; a szabályt ►**M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni);
- CH-TSI CCS-033 (2020. novemberi 1.1. verzió): A GSM-R hangkommunikációs berendezés funkcionalitása (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az (EU) 2016/919 rendelettel; a szabályt ►**M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni);
- CH-TSI CCS-034 (2019. júniusi 1.0. verzió): A „Non Leading” üzemmód,

▼ **M13**


---

▼ **M11**

- CH-TSI CCS-038 (2020. novemberi 1.1. verzió): A kilométer-számláló konfidencia-intervallumának jelentős növekedését jelző üzenet (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az (EU) 2016/919 rendelettel; a szabályt ►**M13** 2023. december 31. ◀ előtt felül kell vizsgálni),
- CH-CSM-RA-001 (2019. júniusi 1.0. verzió): A biztonsági tanúsítvány koncepciója az ETCS-jóváhagyás Svájcban történő megszerzéséhez (a szabály potenciálisan nem egyeztethető össze az (EU) 2016/919 rendelettel; a szabályt ►**M13** 2023. december 31. ◀, péntek előtt felül kell vizsgálni);

▼ **M13**


---

▼ **M11**

- A Bizottság (EU) 2018/545 végrehajtási rendelete (2018. április 4.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a vasúti járművek és a vasúti járműtípusok engedélyezési eljárására vonatkozó gyakorlati szabályok megállapításáról (HL L 90., 2018.4.6., 66. o.).
- A Bizottság (EU) 2018/761 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. február 16.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a nemzeti biztonsági hatóságok által az egységes biztonsági tanúsítvány vagy a biztonsági engedély kiadását követően végzett felügyelet céljára alkalmazandó közös biztonsági módszerek meghatározásáról és az 1077/2012/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 129., 2018.5.25., 16. o.).

▼ **M11**

- A Bizottság (EU) 2018/762 felhatalmazáson alapuló rendelete (2018. március 8.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján a biztonságirányítási rendszerek követelményeire vonatkozó közös biztonsági módszerek meghatározásáról, valamint az 1158/2010/EU és az 1169/2010/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 129., 2018.5.25., 26. o.).
- A Bizottság (EU) 2018/763 végrehajtási rendelete (2018. április 9.) az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv alapján egységes biztonsági tanúsítványok vasúti társaságok részére történő kiadására vonatkozó gyakorlati szabályok megállapításáról, valamint a 653/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 129., 2018.5.25., 49. o.).
- A Bizottság (EU) 2019/250 végrehajtási rendelete (2019. február 12.) az (EU) 2016/797 európai parlamenti és tanácsi irányelvvel összhangban a kölcsönös átjárhatóságot lehetővé tevő vasúti rendszerelemekre és alrendszerekre vonatkozó EK-nyilatkozatok és -tanúsítványok sablonjairól, az engedélyezett vasúti járműtípusnak való megfeleléséről szóló nyilatkozat mintájáról és az alrendszerek EK-hitelesítésére szolgáló eljárásokról, valamint a 201/2011/EU bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 42., 2019.2.13., 9. o.).
- A Bizottság (EU) 2019/773 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) az Európai Unió vasúti rendszerének forgalomüzemeltetés és -irányítás alrendszerére vonatkozó átjárhatósági műszaki előírásokról és a 2012/757/EU bizottsági határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139 I., 2019.5.27., 5. o.).

Svájcban a következő, a vegyes bizottság 2/2019 határozatának 6. cikkében említett nemzeti szabályokat kell alkalmazni:

- CH-TSI OPE-006 (2020. júliusi 1.0. verzió): Vasúti üzemeltetési folyamat: kommunikációs koncepciók,
- CH-TSI OPE-007 (2020. júliusi 1.0. verzió): Vasúti üzemeltetési folyamat, amely nem az OPE ÁME-ra alapul;
- CH-TSI OPE-008 (2020. júliusi 1.0. verzió): Kizárólag a pályahálózat-működtetőkre vagy kizárólag a vasúti társaságokra vonatkozó rendeletek.
- A Bizottság (EU) 2019/777 végrehajtási rendelete (2019. május 16.) a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól és a 2014/880/EU végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 139 I., 2019.5.27., 312. o.).
- A Bizottság (EU) 2019/780 ajánlása (2019. május 16.) a biztonsági engedélyeknek a pályahálózat-működtetők számára történő kibocsátására vonatkozó gyakorlati szabályokról (HL L 139 I., 2019.5.27., 390. o.).

## 5. szakasz – Egyéb területek

- A Tanács 92/82/EK irányelve (1992. október 19.) az ásványolajok jövedékiadó-mértékének közelítéséről (HL L 316., 1992.10.31., 19. o.).
- Az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelve (2004. április 29.) a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről (HL L 167., 2004.4.30., 39. o.).
- Az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59. o.).
- Az Európai Parlament és a Tanács 181/2011/EU rendelete (2011. február 16.) az autóbusszal közlekedő utasok jogairól és a 2006/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 55., 2011.2.28., 1. o.).



## 2. MELLÉKLET

### A 8. CIKKBEN MEGÁLLAPÍTOTT DÍJAK ALKALMAZÁSÁNAK SZABÁLYAI

1. A 8. cikk (2) bekezdésében említett engedéllyel rendelkező, a 28 tonnát megrakott állapotban meghaladó tényleges össztömegű járművek vonatkozásában fizetendő díj Svájcban nem haladhatja meg:

— a 180 svájci frankot a Svájcon áthaladó forgalom esetében,

— a 70 svájci frankot a kétoldalú oda- és visszautazás esetében Svájcba vagy Svájcból.

2. A 8. cikk (3) bekezdésében említett engedéllyel rendelkező, megrakott állapotban 34 tonnánál nagyobb, de 40 tonnánál kisebb tényleges össztömegű, az Alpokon át 300 km-nyi távolságot megtevő jármű esetében a díj legmagasabb összege Svájcban nem haladhatja meg a 252 svájci frankot az EURO-szabványoknak nem megfelelő jármű esetében, legfeljebb 211 svájci frank lehet az EURO I. szabványnak megfelelő, és 178 svájci frank az EURO II. szabványnak megfelelő jármű esetében. A díjszabás módját a 40. cikk rendelkezései határozzák meg.

3. A 8. cikk (4) bekezdésében említett engedéllyel rendelkező, megrakott állapotban 34 tonnánál nagyobb, de 40 tonnánál kisebb tényleges össztömegű, az Alpokon át 300 km-nyi távolságot megtevő jármű esetében a díj legmagasabb összege Svájcban nem haladhatja meg a 252 svájci frankot az EURO-szabványoknak nem megfelelő jármű esetében, legfeljebb 211 svájci frank lehet az EURO I. szabványnak megfelelő, és 178 svájci frank az EURO II. szabványnak megfelelő jármű esetében. A díjszabás módját a 40. cikk rendelkezései határozzák meg.

▼ **M5**

## 3. MELLÉKLET

## EURÓPAI KÖZÖSSÉG

a)

(Pantone 290-es színkódú, világoskék vagy ahhoz a lehető legközelebb álló színű, DIN A4 formátumú, cellulózból készült, legalább 100 g/m<sup>2</sup> tömegű papír)

(Az engedély első oldala)

(Szöveg az engedélyt kibocsátó tagállam (egyik) hivatalos nyelvén)

Az engedélyt kibocsátó tagállam <sup>(1)</sup> megkülönböztető jelzése
--

Az illetékes hatóság vagy szerv megnevezése
---

... sz. ENGEDÉLY

vagy annak

... sz. HITELES MÁSZOLATA

ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozáshoz

Ez az engedély feljogosítja <sup>(2)</sup> .....

.....

..... -t

a nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21-i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti, ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozás végzésére bármely útvonalon a Közösség területén, ezen engedély általános feltételeivel összhangban.

Megjegyzések: .....

.....

Az engedély ..... -tól/-től ..... -ig érvényes.

Kelt ..... -ban/-ben, ..... -án/-én.

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

<sup>(1)</sup> A tagállamok megkülönböztető jelei a következők: (B) Belgium, (BG) Bulgária, (CZ) Cseh Köztársaság, (DK) Dánia, (D) Németország, (EST) Észtország, (IRL) Írország, (GR) Görögország, (E) Spanyolország, (F) Franciaország, (HR) Horvátország, (I) Olaszország, (CY) Ciprus, (LV) Lettország, (LT) Litvánia, (L) Luxemburg, (H) Magyarország, (MT) Málta, (NL) Hollandia, (A) Ausztria, (PL) Lengyelország, (P) Portugália, (RO) Románia, (SLO) Szlovénia, (SK) Szlovákia, (FIN) Finnország, (S) Svédország, (UK) Egyesült Királyság.

<sup>(2)</sup> A fuvarozó neve vagy cégneve és címe.

<sup>(3)</sup> Az engedélyt kiállító illetékes hatóság vagy szerv aláírása és bélyegzője.



▼ **M5**

b)

(Az engedély második oldala)

(Szöveg az engedélyt kibocsátó tagállam (egyik) hivatalos nyelvén)

**ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK**

Ez az engedély az 1072/2009/EK rendelet értelmében került kiadásra.

Az engedély a jogosultját feljogosítja ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti árufuvarozás végzésére bármely útvonalon a Közösség területén, és adott esetben, az alábbiakban megállapított feltételekre is figyelemmel:

- ahol a kiindulási és a végpont két különböző tagállamban van, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal vagy anélkül,
- egy tagállamból egy harmadik országba vagy harmadik országból tagállamba, egy vagy több tagállamon vagy harmadik országon keresztül történő tranzittal, vagy anélkül,
- harmadik országok között, egy vagy több tagállamon keresztül történő tranzittal,

valamint az ilyen fuvarozásokkal kapcsolatos, üresen megtett utakra.

Egy tagállamból harmadik országba vagy harmadik országból tagállamba történő fuvarozás esetén ez az engedély a Közösség területén végzett fuvarozásra érvényes. Az engedély a berakodás vagy a kirakodás szerinti tagállamban csak a Közösség és az érintett harmadik ország közötti megállapodás megkötésétől kezdődően érvényes, az 1072/2009/EK rendeletnek megfelelően.

Az engedély a jogosult nevére szól, és nem ruházható át harmadik személyre.

Az engedélyt a kibocsátó tagállam illetékes hatósága visszavonhatja, különösen akkor, ha a jogosult:

- nem teljesíti az engedélyhasználat összes feltételét,
- az engedély kibocsátásához vagy meghosszabbításához szükséges adatokat tévesen közölte.

Az engedély eredeti példányát a fuvarozási vállalkozás köteles megőrizni.

Az engedély hiteles másolatát a járművön kell tartani <sup>(1)</sup>. Járműszerelvény esetén az engedély hiteles másolatát a gépjárművön kell tartani. Az engedélynek érvényesnek kell lennie a járműszerelvényre abban az esetben is, ha a pótkocsi vagy félpótkocsi nincs bejegyezve vagy feljogosítva a forgalomban való részvételre az engedély jogosultjának a nevében, vagy ha a forgalomban való részvételre egy másik államban van bejegyezve vagy feljogosítva.

Az engedélyt az ellenőrök felszólítására fel kell mutatni.

Az engedély jogosultja köteles valamennyi tagállam területén betartani az adott állam hatályos törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseit, különösen a szállítás és a közlekedés tekintetében.

<sup>(1)</sup> „Jármű”: valamely tagállamban nyilvántartásba vett gépjármű, vagy olyan járműszerelvény, amelynek legalább a gépjármű részét valamely tagállamban vették nyilvántartásba, és amely kizárólag árufuvarozásra szolgál.

▼ **M5**

## 4. MELLÉKLET

**MINDENNEMŰ ENGEDÉLYEZÉSI RENDSZER ALÓL MENTESÜLŐ SZÁLLÍTÁSI TEVÉKENYSÉGEK ÉS AZOKKAL KAPCSOLATBAN ÜRESEN MEGTETT UTAK**

1. Egyetemes szolgáltatás keretében végzett postai szállítás.
2. Sérült vagy meghibásodott járművek szállítása.
3. Árufuvarozás olyan gépjárművekkel, amelyek megengedett összömege a pótkocsikkal együtt nem haladja meg a 3,5 tonnát.
4. Áruszállítás gépjárművekkel a következő feltételek teljesítése esetén:
  - a) a szállított árunak a vállalkozás tulajdonában kell lennie, vagy a vállalkozás által eladottnak, megvásároltnak, bérbe adottnak vagy bérbe vettnek, előállítottak, kivontnak, feldolgozottak vagy javítottak kell lennie;
  - b) a szállítás célja az árunak a vállalkozásba vagy a vállalkozásból történő elszállítása vagy elmozdítása a vállalkozáson belül vagy azon kívül a vállalkozás saját céljaira;
  - c) az ilyen szállításhoz használt gépjárműveket a vállalkozás alkalmazásában lévő vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet tagjai vezetik;
  - d) az áruszállító járművek a vállalkozás saját tulajdonában vannak, vagy azokat a vállalkozás részletfizetésre vásárolta vagy bérlte, feltéve, hogy az utóbbi esetben megfelelnek a 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(1)</sup> előírt feltételeknek.

Ezt a rendelkezést nem kell alkalmazni az általában használt gépjármű rövid ideig tartó meghibásodása miatt igénybe vett helyettesítő járműre;
  - e) a szállítás a vállalkozás tevékenységi körében csak melléktevékenység lehet.
5. Gyógyszerek, orvostechnikai eszközök és berendezések, valamint egyéb, vészhelyzet esetén szükséges cikkek szállítása, különösen természeti katasztrófák esetén.

<sup>(1)</sup> A gépjárművezető nélkül bérelt járművek közötti árufuvarozásra történő használatáról szóló, 2006. január 18-i 2006/1/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 33., 2006.2.4., 82. o.).



## 5. MELLÉKLET

**SVÁJC ÉS A KÖZÖSSÉG KÜLÖNBÖZŐ TAGÁLLAMAI KÖZÖTT ÉRVÉNYBEN LÉVŐ, AZ ÁRUK HÁROMSZÖGFORGALMÚ SZÁLLÍTÁSÁRA VONATKOZÓ, KÉTOLDALÚ KÖZÜTI SZÁLLÍTÁSI MEGÁLLAPODÁSOK RENDELKEZÉSEINEK LISTÁJA**

Ország	Megállapodás aláírása ( dátum)	Hatályba lépés	Feltételek
Németország	1953.12.17	1954.2.1	7. cikk: A nemzeti törvények szerint a valós háromszögforgalom megengedett; egyéb, háromszögforgalomnak nevezett, de nem valódi háromszögforgalom tilos.
Ausztria	1958.10.22	1959.4.4	8 cikk: Az áruszállítás végzésére jogosult vállalkozásoknak jogukban áll a Szerződő Felek egyikében bejegyzett járművel: a) a szerződő államok egyikébe irányuló vagy onnan származó árut szállítani. A valós háromszögforgalom megengedett; egyéb, háromszögforgalomnak nevezett, de nem valódi háromszögforgalom tilos.
Belgium	1975.2.25	1975.7.24	4. cikk (1) bekezdése b) pontja: A valós háromszögforgalom megengedett; egyéb, háromszögforgalomnak nevezett, de nem valódi háromszögforgalom tilos.
Dánia	1981.8.27	1982.3.25	4. cikk (2) bekezdése: A harmadik országból a másik Szerződő Félhez, vagy a másik Szerződő Félről harmadik országba történő szállításhoz a másik Szerződő Fél által eseti jelleggel kibocsátott engedély szükséges.
Spanyolország	1963.1.23	1963.8.21	1971 október 29-i jegyzőkönyv: A valós háromszögforgalom megengedett; egyéb, háromszögforgalomnak nevezett, de nem valódi háromszögforgalom tilos.
Finnország	1980.1.16	1981.5.28	A 6. cikk (2) bekezdése és a Svájci-Finn Vegyesbizottság 1989. május 23-i és 24-i ülése jegyzőkönyvének 2.2. pontja: a valódi és nem valódi háromszögforgalom engedély birtokában megengedett.
Franciaország	1951.11.20	1952.4.1	A nemzeti törvények szerint: <b>Svájci fuvarozási vállalkozások:</b> a háromszögforgalom minden formája tilos Franciaországban; <b>Francia fuvarozási vállalkozások:</b> a háromszögforgalom minden formája megengedett Svájcban.
Görögország	1970.8.8	1971.9.6	A 3. cikk és a Svájci-Görög Vegyesbizottság 1972. december 11–13-i ülésének jegyzőkönyve: a háromszögforgalom minden formája megengedett (különleges kvótaengedélyek szerint).
Olaszország	–	–	A Svájci-Olasz Vegyesbizottság 1993. június 14-i ülésének jegyzőkönyve: <b>Svájci fuvarozási vállalkozások:</b> a háromszögforgalom kvótaengedélyek szerint megengedett; nem valódi háromszögforgalom tilos; <b>Olasz fuvarozási vállalkozások:</b> a háromszögforgalom engedély nélkül megengedett; kvótaengedély szükséges a nem valódi háromszögforgalomhoz.

▼B

Ország	Megállapodás aláírása (dátum)	Hatályba lépés	Feltételek
Írország	–	–	A nemzeti törvények szerint: <b>Svájci fuvarozási vállalkozások:</b> a háromszögforgalom minden formája tilos, kivéve ha azt az ír hatóságok engedélyezték; <b>Ír fuvarozási vállalkozások:</b> a háromszögforgalom minden formája megengedett Svájc tekintetében.
Luxemburg	1972.5.17	1972.6.1	A megállapodás csak a személyek szállítására vonatkozik. Az áruk szállítására vonatkozóan nem született megállapodás. A háromszögforgalom a nemzeti törvények szerint megengedett. (A viszonyosság elvének alkalmazása.) A háromszögforgalom minden formája megengedett.
Hollandia	1952.5.20	1952.6.15	A megállapodás csak a személyek szállítására vonatkozik. Az áruk szállítására vonatkozóan nem született megállapodás. A háromszögforgalom a nemzeti törvények szerint megengedett. (A viszonyosság elvének alkalmazása.) A háromszögforgalom minden formája megengedett.
Portugália	1973.6.28	1974.1.1	A Svájci-Portugál Vegyesbizottság 1996. június 6-i határozata értelmében a háromszögforgalom minden formája megengedett.
Egyesült Királyság	1974.12.20	1975.11.21	3. cikk b) pontja: A valós háromszögforgalom megengedett; egyéb, háromszögforgalomnak nevezett, de nem valódi háromszögforgalom tilos.
Svédország	1973.12.12	1974.4.22	4. cikk (1) és (2) bekezdése: A háromszögforgalom különleges kvótaengedélyek alapján megengedett.

„Valódi háromszögforgalom”: a szokásos útvonalát követve a jármű áthalad azon az országon, ahol bejegyezték, például ha Svájcban bejegyzett jármű Németországból Olaszországba szállít árut Svájcon át.

„Nem valódi háromszögforgalom”: a jármű nem halad át azon az országon, ahol bejegyezték, például ha a Svájcban bejegyzett jármű Németországból Olaszországba Ausztrián át szállít árut



## 6. MELLÉKLET

### MENTESSÉG AZ ÖSSZTÖMEG-KORLÁTOZÁS ÉS AZ ÉJSZAKAI ÉS A VASÁRNAPI KÖZLEKEDÉS TILALMA ALÓL

#### I. Mentesség az össztömeg-korlátozás alól 2004 december 31-ig

A külföldön kezdődő, és a svájci határterületen <sup>(1)</sup> végződő (és fordított) utak esetében a mentesség díjfizetés nélkül megengedett 40 tonna össztömegű bármilyen áru, valamint kombinált szállításkor legfeljebb 44 tonna össztömegű, 40 láb hosszú ISO-konténerek esetében. Egyes határállomások alacsonyabb határértékeket alkalmaznak az utak eltérő tervezése miatt.

#### II. Egyéb mentesség a tömegkorlátozás alól

A külföldön kezdődő és a svájci határterületen túl <sup>(1)</sup> végződő (és fordított) utak, valamint a Svájcban áthaladó utak esetében a Svájcban megengedett össztömegnél nagyobb tényleges össztömeg is megengedhető az alábbi olyan szállítások tekintetében, amelyek nem tartoznak a 8. cikk hatálya alá:

- a) nem megosztható áruk szállításakor, azokban az esetekben, amikor az előírások nem tarthatók be a megfelelő jármű használata ellenére sem;
- b) átrakásnál vagy különleges járművek használatakor, különösen olyan munkagépek esetében, amelyek a felhasználási céljuknál fogva nem felelhetnek meg a tömegkorlátozásnak;
- c) sérült vagy meghibásodott járművek szállításakor sürgős esetben;
- d) repülőgépek fedélzeti ellátásához szükséges eszközök szállításakor;
- e) közúti szállításnál a kombinált szállítás kezdő és záró fázisában, általában a terminál 30 km-es körzetén belül.

#### III. Mentesség az éjszakai és a vasárnapi közlekedés tilalma alól

Az éjszakai és a vasárnapi közlekedés tilalma alóli tervezett mentességek az alábbiak:

##### a) külön engedély nélkül

- segítségnyújtási célú utak katasztrófavédelmi helyzetekben
- segítségnyújtási célú utak baleseteknél, különösen tömegközlekedési és légiforgalmi baleseteknél;

##### b) külön engedéllyel

Olyan áruk szállításakor, amelyek a természetüknél fogva igénylik az éjszakai szállítást és alapos okkal a vasárnapi szállítást:

- romlandó mezőgazdasági termékek (pl. bogyógyümölcs, gyümölcsök és zöldségek, növények (ideértve a vágott virágot) vagy frissen préselt gyümölcslé) egész évben,
- vágósertés és szárnyas,

<sup>(1)</sup> Svájc határterületét az 1992. évi megállapodás alapján létrehozott vegyes bizottság 1998. április 2-ii, Brüsszelben tartott, ötödik ülése jegyzőkönyvének 4. melléklete határozza meg. Általánosságban a határon lévő vámügyi szolgálati helyek 10 kilométeres körzetét jelenti.

**▼B**

- friss tej és romlandó tejtermékek,
- cirkuszi berendezések, zenekar hangszerei, színházi kellékek, stb.,
- szerkesztési részt magukban foglaló napilapok, valamint törvény által előírt szolgáltatási szerződés keretében szállított postai küldemények.

A jóváhagyási eljárás egyszerűsítése végett korlátlan számú, legfeljebb 12 hónapig érvényes engedély bocsátható ki, ha az utak hasonló jellegűek.

▼ **M5**

## 7. MELLÉKLET

**AUTÓBUSSZAL VÉGZETT NEMZETKÖZI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS**

## 1. cikk

**Fogalommeghatározások**

E megállapodás alkalmazásában:

## 1. Menetrend szerinti járatok

1.1. A menetrend szerinti járatok olyan szolgáltatások, amelyek bizonyos időközönként, meghatározott útvonalon biztosítják az utasok szállítását, az utasok meghatározott állomásokon szállnak fel és le. A menetrend szerinti járatokat bárki igénybe veheti, adott esetben helyfoglalási kötelezettség mellett.

A járatok menetrend szerinti jellegét nem befolyásolja a járat működési feltételeinek kiigazítása.

1.2. Menetrend szerinti járatnak minősülnek azok a bármely személy által szervezett járatok, amelyek bizonyos utasok meghatározott körének szállítását végzik más utasok kizárásával, amennyiben az ilyen járatokat az 1.1. pontban meghatározott feltételek szerint szervezik. A továbbiakban az ilyen szolgáltatás „menetrend szerinti külön célú járat”.

A menetrend szerinti külön célú járatok közé a következők tartoznak:

- a) a dolgozók otthonuk és munkahelyük közötti szállítását;
- b) tanulók és egyetemi hallgatók szállítását az otthonuk és az oktatási intézmény között.

Az a tény, hogy egy külön célú járat az azt használók igényeihez igazodik, nem befolyásolhatja annak menetrend szerinti járatként történő besorolását.

1.3. A menetrend szerinti járatok szabályai irányadók a már létező menetrend szerinti járatok utazóközönségével megegyező utazóközönséget kiszolgáló párhuzamos vagy időszakos járatok szervezésére, valamint bizonyos állomások kihagyására és további állomások kiszolgálására a már létező menetrend szerinti járatokkal.

## 2. Különjáratok

2.1. A különjáratok olyan szolgáltatások, amelyek a menetrend szerinti járatok fogalommeghatározásának nem felelnek meg, ideértve a menetrend szerinti külön célú járatokat is, és amelyek mindenképp azzal jellemezhetők, hogy a megbízó vagy maga a szállító által szervezett utasok csoportját szállítják.

A már létező menetrend szerinti járatokhoz hasonló és azok utazóközönségét kiszolgáló párhuzamos vagy időszakos járatok megszervezését az I. szakaszban megállapított eljárás szerint engedélyeztetni kell.

2.2. Az e 2. pontban említett járatok különjárat jellege nem szűnik meg akkor sem, ha azokat meghatározott időközönként szervezik.

2.3. A különjáratokat egy fuvarozókból álló csoport ugyanazon megbízó nevében eljárva is üzemeltetheti.

E fuvarozók nevét és adott esetben az útvonal csatlakozási pontjait – a vegyes bizottság által megállapítandó eljárások szerint – közölni kell az Európai Unió érintett tagállamai illetékes hatóságaival és Svájc illetékes hatóságaival.

## 3. Saját számlás szállítás

A saját számlás szállítás természetes vagy jogi személy által nem kereskedelmi célból, nonprofit jelleggel, az alábbi feltételek mellett végzett tevékenység:

— a szállítás a természetes vagy jogi személynek csak melléktevékenysége,

▼ **M5**

— a használt járművek a természetes vagy jogi személy tulajdonában vannak, vagy a természetes vagy jogi személy azokat részletre vagy egy tartósberleti szerződés keretében szerezte be, és azokat a természetes személy vagy jogi személy által alkalmazott személyzet egy tagja, vagy a természetes személy maga, vagy a vállalkozás által alkalmazott vagy szerződéses kötelezettség alapján a rendelkezésére bocsátott személyzet egy tagja vezeti.

## I. szakasz

## ENGEDÉLYKÖTELES MENETREND SZERINTI JÁRATOK

## 2. cikk

**Az engedély jellege**

1. Az engedélyt a fuvarozó nevére kell kiállítani; az engedély harmadik személy részére nem átruházható. Az engedélyt megszerző fuvarozó azonban az e melléklet 3. cikkének (1) bekezdésében említett hatóság egyetértésével alvállalkozó útján is szolgáltatathat. Ebben az esetben az utóbbi vállalkozás nevét és alvállalkozói szerepét jelezni kell az engedélyen. Az alvállalkozó köteles a megállapodás 17. cikkében megállapított feltételeknek megfelelni.

A menetrend szerinti járat üzemeltetése érdekében társult vállalkozások esetében az engedélyt az összes vállalkozás nevére kiadják. Az engedélyt a tevékenységet irányító vállalkozás részére kell átadni, míg a többi vállalkozás másodpéldányt kap. Az engedély az összes szolgáltató nevét tartalmazza.

2. Az engedély legfeljebb öt évig érvényes.
3. Az engedélyben a következőket kell meghatározni:
  - a) a járat típusa;
  - b) a járat útvonala, különösen az indulás és az érkezés helye;
  - c) az engedély érvényességének időtartama;
  - d) a megállóhelyek és a menetrend.
4. Az engedélynek meg kell felelnie a 361/2014/EU tanácsi rendeletben <sup>(1)</sup> meghatározott mintának.
5. Az engedélyek feljogosítják jogosultjukat (jogosultjaikat) arra, hogy a Szerződő Felek felségterületén menetrend szerinti járatot üzemeltessen (üzemeltessenek).
6. A menetrend szerinti járatok üzemeltetője átmeneti jellegű és kivételes helyzetek kezelésére további járműveket alkalmazhat.

Ebben az esetben a fuvarozónak biztosítania kell, hogy a következő dokumentumok a járművön legyenek:

- a menetrend szerinti járat engedélyének másolata,
- a menetrend szerinti járatok üzemeltetője és a további járműveket biztosító vállalkozás közötti szerződés másolata, vagy azzal egyenértékű dokumentum,

<sup>(1)</sup> Az autóbusszal végzett nemzetközi személyszállítás okmányaira vonatkozóan az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet részletes alkalmazási szabályainak megállapításáról és a 2121/98/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 9-i 361/2014/EU bizottsági rendelet (HL L 107., 2014.4.10., 39. o.).



▼ **M5**

— uniós fuvarozók esetében a közösségi engedély hiteles másolata, illetve svájci fuvarozók esetében a járathoz a további járműveket biztosító üzemeltetőnek kiadott hasonló svájci engedély másolata.

*3. cikk***Az engedélykérelmek benyújtása**

1. Az engedélykérelmeket az uniós szolgáltatók az 1073/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(1)</sup> 7. cikke rendelkezéseinek megfelelően, a svájci szolgáltatók pedig a személyszállításról szóló, 2009. november 4-i rendelet <sup>(2)</sup> 3. fejezete rendelkezéseinek megfelelően nyújtják be. A engedély alól Svájcban mentesülő, de az Európai Unióban engedélyköteles szolgáltatások esetében a svájci szolgáltatók az illetékes svájci hatóságoknak nyújtják be az engedélykérelmeket, ha a szolgáltatások kiindulási helye Svájc.

2. A kérelmek megfelelnek a 361/2014/EU rendeletben meghatározott mintának.

3. A kérelmező az engedélykérelme alátámasztására minden általa lényegesnek ítélt vagy a kibocsátó hatóság által kért kiegészítő információt közöl, többek között vezetési ütemtervet nyújt be, amely lehetővé teszi a vezetési és a pihenőidőre vonatkozó jogszabályok betartásának ellenőrzését; az uniós fuvarozók benyújtják továbbá az ellenszolgáltatás fejében végzett nemzetközi közúti személyszállításra vonatkozó közösségi engedély másolatát, a svájci fuvarozók pedig benyújtják a menetrend szerinti járat üzemeltetője részére kibocsátott hasonló svájci engedély másolatát.

*4. cikk***Engedélyezési eljárás**

1. Az engedély kibocsátására azon Szerződő Felek illetékes hatóságainak hozzájárulásával kerül sor, amelyek felségterületén utasok fel-, illetve leszállnak. A kibocsátó hatóság e hatóságok, illetve azon európai uniós tagállamok illetékes hatóságai számára, amelyek területén a járat utasok fel-, illetve leszállása nélkül áthalad, megküldi értékelését, valamint a kérelem és minden lényeges dokumentum másolatát.

2. Svájc és az európai uniós tagállamok azon illetékes hatóságai, amelyek hozzájárulását kérelmezték, két hónapon belül értesítik a kibocsátó hatóságot a határozatukról. Ezt a határidőt a hozzájárulás kézhezvételének az átvételi elismervényen feltüntetett dátumától kell számítani. Ha a kibocsátó hatóság nem kap választ a fenti határidőig, a megkeresett hatóságok hozzájárulását megadottnak kell tekinteni, és a kibocsátó hatóság kiadja az engedélyt. Ha a Szerződő Felek azon illetékes hatóságainak határozata, amelyek hozzájárulását kérelmezték, kedvezőtlen, azt kellő indokolással kell alátámasztani.

3. A kibocsátó hatóság – a (7) és (8) bekezdésre figyelemmel – a fuvarozó kérelmének benyújtásától számított négy hónapon belül határoz a kérelemlről.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1073/2009/EK rendelete az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

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

▼ **M5**

4. Az engedélyt nem lehet kiállítani, ha:
- a) a kérelmező nem képes a kérelmezett járatot közvetlenül a rendelkezésére álló eszközökkel üzemeltetni;
  - b) korábban a kérelmező nem tartotta be a közúti fuvarozásra vonatkozó nemzeti vagy nemzetközi szabályokat, különösen a nemzetközi közúti személyszállítási szolgáltatások engedélyeire vonatkozó feltételeket és követelményeket, vagy ha súlyosan megsértette a közúti fuvarozásra vonatkozó jogszabályokat, különös tekintettel a járművekre, valamint a járművezetők vezetési és pihe-  
nöidejére vonatkozó előírásokra;
  - c) engedély megújítása iránti kérelem esetén nem tartották be az engedélyezés feltételeit;
  - d) az egyik Szerződő Fél illetékes hatósága részletes elemzés alapján azt állapítja meg, hogy az érintett szolgáltatás a közvetlenül érintett szakaszokon komolyan veszélyeztetné a Szerződő Fél hatályos jogszabályainak megfelelő egy vagy több közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó hasonló szolgáltatás életképességét. Ilyen esetben az illetékes hatóság megkülönböztetésmentes kritériumokat állapít meg, amelyek segítségével eldönthető, hogy a kérelmezett szolgáltatás komolyan veszélyeztetné-e a fent említett, hasonló szolgáltatás életképességét, és a vegyes bizottság kérésére közli ezeket a kritériumokat a vegyes bizottsággal;
  - e) az egyik Szerződő Fél illetékes hatósága részletes elemzés alapján azt állapítja meg, hogy a szolgáltatás elsődleges célja nem a Szerződő Felek területén található megállók közötti személyszállítás.

Abban az esetben, ha egy működő nemzetközi autóbuszjárat az engedély megadásának időpontjában előre nem látható kivételes okokból komolyan veszélyezteti a közvetlenül érintett szakaszokon az egyik Szerződő Fél jogszabályainak megfelelő egy vagy több közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó hasonló szolgáltatás életképességét, az egyik Szerződő Fél illetékes hatósága a vegyes bizottság hozzájárulásával a fuvarozó értesítése után hat hónappal felfüggesztheti vagy visszavonhatja a nemzetközi autóbuszjárat működtetésére jogosító engedélyt.

Az a tény, hogy valamely fuvarozó más közúti fuvarozónál alacsonyabb árat ajánl, illetve hogy a kérdéses útvonalat már más közúti fuvarozók kiszolgálják, önmagában még nem indokolja a kérelem elutasítását.

5. A kibocsátó hatóság kizárólag e megállapodással összeegyeztethető okok alapján utasíthatja el a kérelmeket.
6. Az (1) bekezdésben említett hozzájárulás elérését célzó eljárás eredménytelensége esetén a vegyes bizottsághoz lehet fordulni.
7. A vegyes bizottság a lehető legrövidebb időn belül határozatot hoz, amely a Svájjal és az érdekelt európai uniós tagállamokkal történő közlése után 30 nappal hatályba lép.
8. Az e cikkben megállapított eljárás befejezésekor a kibocsátó hatóság tájékoztatja az (1) bekezdésben említett összes hatóságot, és adott esetben megküldi részükre az engedély másolatát.

## 5. cikk

**Az engedélyek kibocsátása és megújítása**

1. Az e melléklet 4. cikkében említett eljárás befejeztével a kibocsátó hatóság vagy megadja az engedélyt, vagy hivatalosan visszautasítja a kérelmet.

**▼M5**

2. A kérelem visszautasítását meg kell indokolni. A Szerződő Felek biztosítják, hogy a fuvarozók kérelmük elutasítása esetén érvényesíthessék érdekeiket.
  
3. E melléklet 4. cikke értelemszerűen alkalmazandó az engedélyek megújítására, illetve az engedélyköteles járatok üzemeltetési feltételeinek módosítására.

Az üzemeltetési feltételek kisebb jelentőségű módosítása esetén, különösen, ha az a járatok sűrűségét, a viteldíjakat és a menetrendeket érinti, elegendő, ha a kibocsátó hatóság csak a másik Szerződő Fél illetékes hatóságaival közli a módosításra vonatkozó tájékoztatást.

*6. cikk***Az engedélyek megszűnése**

Az engedély megszűnésekor követendő eljárás megfelel az 1073/2009/EK rendelet 10. cikkében és a személyszállításról szóló rendelet 46. cikkében foglalt rendelkezéseknek.

*7. cikk***A fuvarozók kötelezettségei**

1. A vis maior esetétől eltekintve, a menetrend szerinti járat üzemeltetője az engedély lejártáig köteles minden intézkedést megtenni annak érdekében, hogy a fuvarozási szolgáltatás eleget tegyen a folyamatosságra, a menetrend betartására és a kapacitásra vonatkozó előírásoknak, és megfeleljen az illetékes hatóság által az e melléklet 2. cikkének (3) bekezdésével összhangban megállapított egyéb feltételeknek.
  
2. A fuvarozó köteles a járat útvonalát, megállóit, menetrendjét, viteldíjait és egyéb üzemeltetési feltételeit valamennyi felhasználó számára könnyen elérhető módon közzétenni.
  
3. Svájc és az Európai Unió érintett tagállamai közös megállapodással és az engedély jogosultjának hozzájárulásával módosíthatják a menetrend szerinti járat üzemeltetési feltételeit.

## II. szakasz

**KÜLÖNJÁRATOK ÉS MÁS NEM ENGEDÉLYKÖTELES JÁRATOK***8. cikk***Ellenőrző okmány**

1. A megállapodás 18. cikkének (1) bekezdésében említett járatokat ellenőrző okmány (menetlevél) kíséretében kell közlekedtetni.
  
2. A különjáratokat üzemeltető fuvarozónak minden egyes út előtt ki kell töltenie a menetlevelet.
  
3. A menetlevéltömböket a svájci illetékes hatóságok és a fuvarozó székhelye szerinti európai uniós tagállam illetékes hatóságai, vagy az általuk kijelölt szervek bocsátják rendelkezésre.

▼ **M5**

4. Az ellenőrző okmány mintáját, valamint a használatát meghatározó szabályokat a 361/2014/EU rendelet határozza meg.
5. A megállapodás 18. cikkének (2) bekezdésében meghatározott járatok esetében a szerződés vagy annak hiteles másolata szolgál ellenőrző okmányként.

*9. cikk***Igazolvány**

A megállapodás 18. cikkének (6) bekezdésében említett igazolványt Svájc illetékes hatósága vagy az Európai Unió azon tagállamának illetékes hatósága bocsátja ki, ahol a járművet nyilvántartásba vették.

Az igazolvány megfelel a 361/2014/EU rendeletben meghatározott mintának.

## III. szakasz

**ELLENŐRZÉSEK ÉS SZANKCIÓK***10. cikk***Menetjegyek**

1. A menetrend szerinti különcélú járatok kivételével a menetrend szerinti járatokat üzemeltető fuvarozóknak egyéni vagy csoportos menetjegyet kell kiadniuk, amely a következő adatokat tartalmazza:

- az indulás és az érkezés helye, valamint adott esetben a visszautazás,
- a jegy érvényességi ideje,
- a viteldíj.

2. Az (1) bekezdésben meghatározott menetjegyet az ellenőrök kérésére fel kell mutatni.

*11. cikk***Ellenőrzés a közutakon és a vállalkozásoknál**

1. Az ellenszolgáltatás fejében végzett szállítás esetében a következő dokumentumokat a járművön kell tartani és az ellenőrök kérésére fel kell mutatni: uniós fuvarozók esetében a közösségi engedély hiteles másolata, illetve svájci fuvarozók esetében a hasonló svájci engedély, valamint a szolgáltatás jellege szerinti engedély (vagy annak hiteles másolata) vagy a menetlevél.

Saját számlás szállítás esetén az igazolványt (vagy annak hiteles másolatát) a járművön kell tartani és azt az ellenőrök kérésére fel kell mutatni.

2. A nemzetközi személyforgalomban autóbuszokat üzemeltető fuvarozóknak minden olyan ellenőrzést lehetővé kell tenniük, amely annak megállapítását szolgálja, hogy a személyszállítás – különösen a vezetési és a pihenőidő tekintetében – megfelelően történik-e.

*12. cikk***Kölcsönös segítségnyújtás és szankciók**

1. A Szerződő Felek illetékes hatóságai kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak az e mellékletben előírt rendelkezések alkalmazásának és ellenőrzésének biztosítása érdekében. Információt cserélnek az 1071/2009/EK rendelet <sup>(1)</sup> 18. cikke alapján létrehozott nemzeti kapcsolattartó pontokon keresztül.

<sup>(1)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. október 21-i 1071/2009/EK rendelete a közúti fuvarozói szakma gyakorlására vonatkozó feltételek közös szabályainak megállapításáról és a 96/26/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 300., 2009.11.14., 51. o.).

▼ M5

2. A fuvarozó székhelye szerinti Szerződő Fél illetékes hatóságai visszavonják az európai uniós fuvarozók közösségi engedélyét, illetve a svájci fuvarozók hasonló svájci engedélyét, amennyiben a jogosult:

- a) már nem teljesíti a megállapodás 17. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltételeket; vagy
- b) az európai uniós fuvarozók közösségi engedélyének, illetve a svájci fuvarozók hasonló svájci engedélyének kibocsátásához szükséges adatokat pontatlanul adta meg.

3. A kibocsátó hatóság visszavonja az engedélyt, ha az engedély jogosultja már nem felel meg az engedély kibocsátását e megállapodás szerint meghatározó feltételeknek, különösen, ha a fuvarozó székhelye szerinti Szerződő Fél illetékes hatóságai kéri. A kibocsátó hatóság erről haladéktalanul értesíti a másik Szerződő Fél illetékes hatóságait.

4. A fuvarozásra és a közúti biztonságra vonatkozó szabályozás – különösen a járművekre, a járművezetők vezetési és pihenőidejére, valamint az 1. cikk 2.1. pontjában említett párhuzamos vagy időszakos szolgáltatások jogosulatlan üzemeltetésére vonatkozó előírások – súlyos megsértése esetén a fuvarozó székhelye szerinti Szerződő Fél illetékes hatóságai visszavonhatják az európai uniós fuvarozók közösségi engedélyét vagy a svájci fuvarozók hasonló svájci engedélyét, vagy időszakosan és/vagy részlegesen visszavonhatják az európai uniós fuvarozók közösségi engedélyének vagy a svájci fuvarozók hasonló svájci engedélyének hiteles másolatait.

A fenti szankciókat az európai uniós fuvarozók esetében a közösségi engedély, illetve a svájci fuvarozók esetében a hasonló svájci engedély jogosultja által elkövetett jogsértés súlyossága szerint, valamint a nemzetközi szállítási tevékenységgel kapcsolatban általuk birtokolt összes hiteles másolat száma szerint határozzák meg.

A székhely szerinti Szerződő Fél illetékes hatóságai a lehető leghamarabb, de legkésőbb az ügygel kapcsolatos végleges határozattól számított hat héten belül tájékoztatják a jogsértés megállapításának helye szerinti Szerződő Fél illetékes hatóságait arról, hogy alkalmaztak-e szankciót, és amennyiben igen, a fent előírt szankciók közül melyeket. Ha szankció megállapítására nem kerül sor, a székhely szerinti Szerződő Fél illetékes hatóságai ezt megindokolják.

5. Amennyiben az egyik Szerződő Fél illetékes hatóságai tudomást szereznek arról, hogy egy nem honos fuvarozó ezt a mellékletet vagy a közúti szállításra vonatkozó jogszabályokat súlyosan megsértette, az a Szerződő Fél, amelynek a területén a jogsértést megállapították, a lehető leghamarabb, de legkésőbb hat héttel a végleges határozat meghozatalát követően a fuvarozó székhelye szerinti Szerződő Fél illetékes hatóságai számára eljuttatja az alábbi információkat:

- a) a jogsértés leírása, elkövetésének dátuma és időpontja;
- b) a jogsértés kategóriája, típusa és súlyossága; valamint
- c) a megállapított és végrehajtott szankciók.

A fogadó Szerződő Fél illetékes hatóságai felkérhetik a fuvarozó székhelye szerinti Szerződő Fél illetékes hatóságait arra, hogy a (4) bekezdésnek megfelelően közigazgatási szankciókat állapítsanak meg.

6. A Szerződő Felek biztosítják a fuvarozók jogorvoslati jogát bármely, e cikk értelmében megállapított közigazgatási szankcióval szemben.

▼ **M5***13. cikk***Nemzeti elektronikus nyilvántartásba vétel**

A Szerződő Felek biztosítják, hogy a területükön honos fuvarozóknak betudható, a közúti fuvarozásra vonatkozó jogszabályok valamely európai uniós tagállam illetékes hatóságai, illetve a svájci illetékes hatóságok által szankciókkal sújtott súlyos megsértésének tényét, valamint az európai uniós fuvarozók közösségi engedélye, illetve a svájci fuvarozók hasonló engedélye vagy annak hiteles másolata ideiglenes vagy végleges visszavonásának tényét bevezetik a közúti fuvarozási vállalkozásokat tartalmazó nemzeti elektronikus nyilvántartásba. Az európai uniós fuvarozók közösségi engedélyének, illetve a svájci fuvarozók hasonló engedélyének ideiglenes vagy végleges visszavonását tartalmazó bejegyzéseket ideiglenes visszavonás esetén a visszavonás időtartamának lejártától, vagy végleges visszavonás esetén a végleges visszavonás időpontjától számított legalább két évig meg kell őrizni a nyilvántartásban.



## 8. MELLÉKLET

**SVÁJC ÉS A KÖZÖSSÉG KÜLÖNBÖZŐ TAGÁLLAMAI KÖZÖTT LÉTREJÖTT KÉTOLDALÚ KÖZÜTI SZÁLLÍTÁSI MEGÁLLAPODÁSOK RENDELKEZÉSEI A HÁROMSZÖGFORGALMÚ SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI ENGEDÉLYEK KIBOCSÁTÁSÁVAL KAPCSOLATBAN**

Ország	A megállapodás aláírása ( dátum)	Hatálybalépés	Feltételek
Németország	1953.12.17	1954.2.1	4. és 5. cikk: — a nemzeti jogszabályok szerint — a viszonyosság elvét figyelembe véve
Ausztria	1958.10.22	1959.4.4	6. cikk: — a nemzeti jogszabályok szerint — a viszonyosság elvét figyelembe véve
Belgium	1975.2.25	1975.7.24	3. cikk: — a nemzeti jogszabályok szerint
Dánia	1981.8.27	1982.3.25	3. és 5. cikk: — a nemzeti jogszabályok szerint
Spanyolország	1963.1.23	1963.8.21	2. és 3. cikk: — a másik Szerződő Fél kifejezett hozzájárulása — közös megegyezéssel (viszonyosság)
Finnország	1980.1.16	1981.5.28	3. cikk: — a nemzeti jogszabályok szerint
Franciaország	1951.11.20	1952.4.1	II. fejezet: — közös megegyezéssel — a viszonyosság elvét figyelembe véve
Görögország	1970.8.8	1971.9.6	2. cikk: — közös megegyezéssel (viszonyosság)
Olaszország	–	–	A nemzeti jogszabályok szerint (nincs kétoldalú megállapodás)
Írország	–	–	A nemzeti jogszabályok szerint (nincs kétoldalú megállapodás)
Luxemburg	1972.5.17	1972.6.1	3. cikk: A nemzeti jogszabályok szerint.
Hollandia	1952.5.20	1952.6.15	2. bekezdés (2) pont A nemzeti jogszabályok szerint
Portugália	1973.6.28	1974.1.1	A megállapodás jegyzőkönyve, 5. és 6. szakasz — közös megegyezés — viszonyosság
Egyesült Királyság	1974.12.20	1975.11.21	A nemzeti jogszabályok szerint (a megállapodás csak az áruszállításra vonatkozik)
Svédország	1973.12.12	1974.4.22	3. cikk: A nemzeti jogszabályok szerint

**▼B**

## 9. MELLÉKLET

**A VASÚTI ÉS KOMBINÁLT SZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK  
MINŐSÉGE**

Ha Svájc a megállapodás 46. cikkében említett védintézkedéseket érvényesíteni kívánja, az alábbi feltételeket kell teljesítenie:

1. A Svájcon áthaladó vasúti vagy kombinált szállítás átlagos díja nem haladhatja meg egy legfeljebb 40 tonna megengedett össztömegű, az Alpokon át 300 km-t megtevő jármű költségeit. Különösen a kísért kombinált szállítás („tehergépjármű-vonaton”) átlagos díja nem haladhatja meg a közúti szállítás költségét (útdíjak és változó költségek).
2. Svájc intézkedéseket hozott a területén át történő kombinált szállítás és a vasúti áruszállítás versenyképességének növelésére.
3. A kombinált szállítás és a vasúti áruszállítás versenyképességének értékelésére használt paraméterek legalább az alábbiakat tartalmazzák:
  - a felhasználói igények kielégítésének mértéke a menetrendek és a sebesség tekintetében,
  - a szolgáltató minőségért vállalt felelősségének mértéke,
  - a svájci szolgáltatók saját minőségi kötelezettségeiknek való megfelelés mértéke és meg nem felelés esetén a szolgáltatást igénybe vevő ellentételezésének mértéke,
  - foglalási feltételek.



**▼B**

*10. MELLÉKLET*

**A 40. CIKKBEN MEGÁLLAPÍTOTT DÍJAK ALKALMAZÁSÁNAK  
SZABÁLYAI**

A 40. cikk (3) bekezdésének b) pontja és (5) bekezdése szerint a 40. cikkben megállapított díjakat a következők szerint kell alkalmazni:

- a) a Svájc területén végzett szállítási tevékenység esetén a díjak annak arányában növekednek vagy csökkennek, hogy a Svájcban megtett út tényleges hossza több vagy kevesebb mint 300 km;
- b) a díjakat a jármű tömegkategóriájának megfelelően kell kiszámítani.



## ZÁRÓOKMÁNY

Az EURÓPAI KÖZÖSSÉG

és

a SVÁJCI ÁLLAMSZÖVETSÉG

meghatalmazottai

ezerkilencszázkilencvenkilenc június huszonegyedik napján Luxemburgban az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között a vasúti és közúti áru- és személyszállításról szóló megállapodás aláírása érdekében tartott ülésen az alábbi, e záróokmányhoz csatolt együttes nyilatkozatokat fogadták el:

— együttes nyilatkozat a 38. cikk (6) bekezdéséről.

— együttes nyilatkozat a további tárgyalásokról.

Tudomásul vették továbbá az e záróokmányhoz csatolt következő nyilatkozatokat:

— nyilatkozat Svájc bizottságokban való részvételéről,

— Svájc nyilatkozata a díjkvóták használatáról (40 tonna),

— Az Európai Közösség nyilatkozata a díjkvóták alkalmazásáról (40 tonna),

— Svájc nyilatkozata a 40. cikk (4) bekezdéséről,

— Svájc nyilatkozata a vámeljáráások elősegítéséről [43. cikk (1) bekezdés].

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

Udfærdiget i Luxembourg den enogtyvende juni nitten hundrede og nioghalvfems.

Geschehen zu Luxemburg am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig.

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

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

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

Fatto a Lussemburgo, addì ventuno giugno millenovecentonovantanove

Gedaan te Luxemburg, de eenentwintigste juni negentienhonderd negenenneentig

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

Tehty Luxemburgissa kahdentenkymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän

Som skedde i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundranittionio

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

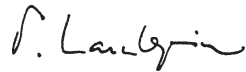
Per la Confederazione svizzera

Voor de Zwitserse Bondsstaat

Pela Confederação Suíça

Sveitsin valaliiton puolesta

På Schweiziska Edsförbundets vägnar



**▼B**

**EGYÜTTES NYILATKOZAT**

**a 38. cikk (6) bekezdéséről**

A Szerződő Felek kijelentik, hogy a 38. cikk (6) bekezdésének rendelkezései nem érintik az államszövetségi pénzügyi kiegyenlítő rendszer hatálya alá tartozó eszközök alkalmazását a Svájci Államszövetségi rendszeren belül.

**▼B**

**EGYÜTTES NYILATKOZAT**

**további tárgyalásokról**

Az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség kinyilvánítják azon szándékukat, hogy tárgyalásokat kezdeményeznek olyan közös érdekű területeken, mint az 1972. évi szabadkereskedelmi megállapodás 2. jegyzőkönyvének frissítése és Svájc részvétele egyes közösségi oktatási, ifjúsági, média, statisztikai és környezeti programokban. E tárgyalásokat elő kell készíteni, amint a folyamatban lévő kétoldalú tárgyalások befejeződnek.

**▼B****NYILATKOZAT****a bizottságokban való svájci részvételről**

A Tanács egyetért azzal, hogy Svájc képviselői megfigyelőként részt vegyenek az alábbi bizottságok és szakértői munkacsoportok ülésein, amennyiben az ülések tárgya Svájcot érinti:

- Kutatási programok bizottságai, beleértve a tudományos és műszaki kutatási bizottságot (CREST),
- migráns munkavállalók szociális biztonságával foglalkozó igazgatási bizottság,
- a felsőfokú oklevelek kölcsönös elismerésével foglalkozó koordináló csoport,
- a légi útvonalakkal és a légiközlekedési versenyszabályok alkalmazásával foglalkozó tanácsadó bizottságok.

Svájc képviselői szavazáskor nem lehetnek jelen a bizottságok ülésein.

Amennyiben más bizottságok az e megállapodások hatálya alá tartozó olyan területekkel foglalkoznak, amelyek tekintetében Svájc elfogadta vagy a közösségi vívmányokat, vagy az azzal egyenértékű intézkedéseket, a Bizottság az EGT-megállapodás 100. cikkében meghatározott módon svájci szakértőkkel konzultál.

**▼B**

**SVÁJC NYILATKOZATA**

**a díjkvóták használatáról (40 tonna)**

Svájc kijelenti, hogy az e megállapodás 8. cikkében, a megrakott állapotban 40 tonna teljes össztömeget nem meghaladó svájci járművekre megállapított kvóták legfeljebb 50 %-át használja fel import-, export- és tranzitszállításokra.

**▼B**

**AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉG NYILATKOZATA**

**a díjkvóták használatáról (40 tonna)**

A Közösség kijelenti, hogy jelenlegi becslései szerint a 8. cikk szerinti kvótái mintegy 50 %-át használja fel kétoldalú szállítási műveletekre.



**▼B****SVÁJC NYILATKOZATA****a 40. cikk (4) bekezdéséről**

A megállapodás 40. cikkének (4) bekezdésében említett díjak alkalmazásával kapcsolatban Svájc kijelenti, hogy az alkalmazandó díjakat az első alaplagút megnyitásának dátumáig vagy 2008. január 1-ig, amelyik korábban bekövetkezik, az említett rendelkezésben előírt legnagyobb összeg alatti szinten határozza meg. Jelenlegi tervei alapján Svájcnak szándékában áll a 2005., 2006. és 2007. évben a díjakat átlagosan 292,50 svájci frankban, illetve legfeljebb 350 svájci frankban meghatározni.



## SVÁJC NYILATKOZATA

### a vámeljáráások elősegítéséről [43. cikk (1) bekezdés]

Az Európai Unió és Svájc között a közúti határátkelőhelyeken történő vámkezelés elősegítése érdekében Svájc elfogadja az alábbi intézkedéseket, amelyeket 1999. során az 1992. évi megállapodás szerint létrehozott vegyesbizottságban kell elsőbbségi alapon elfogadni:

- a szomszédos országok vámhivatalaival együttműködve annak biztosítása, hogy a fő határátkelőhelyek irodáinak nyitvatartása lehetővé tegye a nehéz tehergépjárművek svájci útjának megkezdését közvetlenül az éjszakai közlekedési tilalom vége után vagy folytatását a tilalom kezdetéig. Szükség esetén a többletköltséget fedező díj is kivethető. Ez a díj azonban nem haladhatja meg a 8 svájci frankot;
- a szomszédos országok vámhivatalaival együttműködve 30 perces vámkezelési idő elérése Svájc és az Európai Unió közötti minden egyes határátlépés tekintetében 2000. január 1-jéig, és annak fenntartása azt követően (az első vámhivatalhoz történő belépéstől a második vámhivatal elhagyásáig számítva).