Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

UMOWA

między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób

(Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 91)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Decyzja nr 2/2004 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria 2005/249/WE z dnia 22 czerwca 2004 r.	L 75	60	22.3.2005
►**M2**	Decyzja nr 1/2009 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria 2009/763/WE z dnia 16 czerwca 2009 r.	L 273	15	17.10.2009
►**M3**	Decyzja nr 1/2010 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria 2011/45/UE z dnia 22 grudnia 2010 r.	L 19	34	22.1.2011
►**M4**	Decyzja nr 1/2013 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria 2013/804/UE z dnia 6 grudnia 2013 r.	L 352	79	24.12.2013

▼B

UMOWA

między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób

KONFEDERACJA SZWAJCARSKA, zwana dalej „Szwajcarią”, z jednej strony,

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA, zwana dalej „Wspólnotą”, z drugiej strony,

zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”,

ŚWIADOME istnienia wspólnych interesów Umawiających się Stron we wspieraniu współpracy i handlu, w szczególności poprzez udzielanie sobie nawzajem dostępu do rynku transportu, jak określono na mocy artykułu 13 Umowy między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Konfederacją Szwajcarską w sprawie drogowego i kolejowego przewozu rzeczy z dnia 2 maja 1992 roku, zwanej dalej Umową z 1992 roku,

WYRAŻAJĄC PRAGNIENIE rozwijania skoordynowanej polityki transportowej, mającej na celu zachęcenie do korzystania ze środków transportowania osób i rzeczy, które stanowią bardziej przyjazną dla środowiska ofertę w zakresie połączenia ochrony środowiska z efektywnością systemów transportowych, w szczególności w regionie Alp,

DĄŻĄC do zapewnienia konkurencji opartej na zdrowych zasadach, istniejącej między różnymi rodzajami transportu, oraz mając na uwadze, że wspomniane rodzaje transportu powinny pokrywać koszty, jakie pociąga ich wykorzystanie,

BIORĄC POD UWAGĘ konieczność zapewnienia spójności między szwajcarską polityką transportową a ogólnymi zasadami leżącymi u podstaw polityki transportowej Wspólnoty, w szczególności w kontekście wprowadzania w życie skoordynowanych ram legislacyjnych i regulacyjnych,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

Zasady ogólne i cele

1. Niniejsza Umowa między Wspólnotą a Szwajcarią ma na celu, z jednej strony, liberalizację dostępu Umawiających się Stron do ich rynków transportu w zakresie przewozu drogowego i kolejowego osób i rzeczy w sposób zapewniający najbardziej efektywne zarządzanie ruchem przy wykorzystaniu tras, które, z technicznego, geograficznego i ekonomicznego punktu widzenia, są najbardziej odpowiednie dla wszystkich rodzajów transportu objętych Umową, oraz, z drugiej strony, ustanowienie podstaw skoordynowanej polityki transportowej.

2. Postanowienia Umowy oraz ich zastosowanie opierają się na zasadach wzajemności oraz swobodnego wyboru rodzaju transportu.

3. Umawiające się Strony, stosując niniejszą Umowę, zobowiązują się do niepodejmowania środków dyskryminacyjnych.

▼B

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejszą Umowę stosuje się do dwukierunkowego przewozu drogowego rzeczy i osób między Umawiającymi się Stronami, do ruchu przelotowego przez terytorium Stron, bez uszczerbku dla postanowień Umowy z 1992 roku, oraz, z zastrzeżeniem artykułu 7 ustęp 3, do przewozu drogowego osób i rzeczy dokonywanego na zasadzie trójstronnej oraz do szwajcarskiego handlu krajowego.

2. Niniejszą Umowę stosuje się do międzynarodowego przewozu kolejowego osób i rzeczy oraz do kombinowanego transportu międzynarodowego. Umowa nie ma zastosowania do przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność ograniczoną jedynie do skali miejskiej, podmiejskiej lub regionalnej.

3. Niniejszą Umowę stosuje się do działalności transportowej prowadzonej przez przedsiębiorstwa transportu drogowego lub przez przedsiębiorstwa kolejowe utworzone na terytorium jednej z Umawiających się Stron.

Artykuł 3

Definicje

1. Transport drogowy

Do celów niniejszej Umowy:

— „zawód przewoźnika drogowego transportu rzeczy” oznacza działalność każdego przedsiębiorstwa transportującego w celach zarobkowych rzeczy za pomocą pojazdu silnikowego lub zespołu pojazdów,

— „zawód przewoźnika drogowego przewozu osób” oznacza działalność każdego przedsiębiorstwa zaangażowanego, w celach zarobkowych, w międzynarodowy autokarowy lub autobusowy przewóz pasażerów,

— „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną lub osobę prawną, działającą zarobkowo lub nie, każde stowarzyszenie lub grupę osób, nieposiadające osobowości prawnej, działające zarobkowo lub nie, lub jakikolwiek organ władzy publicznej posiadający własną osobowość prawną lub uzależniony od władzy, która taką osobowość posiada,

— „pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany na terytorium Umawiającej się Strony lub kombinację pojazdów, z których co najmniej zestaw przyczepowy jest zarejestrowany na terytorium Umawiającej się Strony z przeznaczeniem wyłącznie do przewozu rzeczy, lub jakikolwiek inny pojazd silnikowy skonstruowany i wyposażony w sposób odpowiedni do przewozu więcej niż dziewięciu osób, włącznie z kierowcą, i przeznaczony do tego celu,

— „przewóz międzynarodowy” oznacza podróż pojazdem, która rozpoczyna się z miejsca odjazdu na terytorium Umawiającej się Strony do miejsca przeznaczenia na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub w państwie trzecim, lub *vice versa*, a także poruszanie się pojazdu bez ładunku w związku z powyższą podróżą; jeżeli miejsce odjazdu lub miejsce przeznaczenia znajduje się w państwie trzecim, przewóz musi zostać dokonany za pomocą pojazdu zarejestrowanego na terytorium Umawiającej się Strony, gdzie znajduje się miejsce odjazdu lub miejsce przeznaczenia,

▼B

— „tranzyt” oznacza przewóz rzeczy lub osób (z wyłączeniem załadunku lub rozładunku) oraz poruszanie się niezaładowanych pojazdów przez terytorium Umawiającej się Strony,

— „szwajcarski handel krajowy” oznacza każdy zarobkowy przewóz towarów z jednego Państwa Członkowskiego Wspólnoty do innego Państwa Członkowskiego pojazdem zarejestrowanym w Szwajcarii, niezależnie od tego, czy w trakcie tej samej podróży i korzystając z normalnych tras pojazd podróżuje przez Szwajcarię,

— „trójstronna działalność transportowa obejmująca państwa trzecie” oznacza każdy przewóz osób lub rzeczy z terytorium jednej Umawiającej się Strony do państwa trzeciego i *vice versa*, pojazdem zarejestrowanym na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, niezależnie od tego, czy w trakcie tej samej podróży i korzystając z normalnych tras pojazd podróżuje przez państwo, w którym jest zarejestrowany,

— „zezwolenie” oznacza zezwolenie, licencję lub koncesję wymagane zgodnie z ustawodawstwem Umawiającej się Strony.

2. Transport kolejowy

Do celów niniejszej Umowy:

— „przedsiębiorstwo kolejowe” oznacza każde prywatne lub publiczne przedsiębiorstwo, którego główną działalnością jest świadczenie usług transportu kolejowego rzeczy i/lub osób; przy czym istnieje wymóg dotyczący powyższego przedsiębiorstwa, zgodnie z którym powinno ono zapewnić trakcję; powyższy wymóg można spełnić przy użyciu taboru kolejowego niestanowiącego własności powyższego przedsiębiorstwa kolejowego oraz korzystając z personelu niezatrudnionego bezpośrednio przez powyższe przedsiębiorstwo kolejowe,

— „międzynarodowa grupa” oznacza każde stowarzyszenie składające się co najmniej z dwóch przedsiębiorstw kolejowych utworzonych w różnych Państwach Członkowskich Wspólnoty lub, w przypadku jednego z nich, w Szwajcarii, w celu świadczenia usług w zakresie transportu międzynarodowego między Wspólnotą a Szwajcarią,

— „zarządzający infrastrukturą” oznacza każdy organ publiczny lub przedsiębiorstwo odpowiedzialne w szczególności za ustanowienie i utrzymanie infrastruktury kolejowej, a także za zarządzanie systemami kontroli i bezpieczeństwa,

— „licencja” oznacza zezwolenie wydane przedsiębiorstwu przez właściwe organy Umawiającej się Strony, na podstawie którego zostaje uznana jego zdolność do prowadzenia działalności jako przedsiębiorstwo kolejowe. Powyższa zdolność może zostać ograniczona do prowadzenia działalności w zakresie świadczenia określonego typu usług transportowych,

— „organ wydający licencje” oznacza organ upoważniony przez Państwo Członkowskie do wydawania licencji,

— „trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym,

— „alokacja” oznacza alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez organ alokacyjny,

▼B

— „organ alokacyjny” oznacza organ i/lub zarządzającego infrastrukturą wyznaczonych przez jedną z Umawiających się Stron do alokacji zdolności przepustowej infrastruktury,

— „usługi miejskie i podmiejskie” oznaczają usługi transportowe świadczone w celu spełnienia potrzeb transportowych ośrodków miejskich lub konurbacji, a także potrzeb związanych z transportem między ośrodkami miejskimi a konurbacją oraz obszarami położonymi wokół nich,

— „usługi regionalne” oznaczają wszelkie usługi transportowe świadczone w celu spełnienia potrzeb transportowych regionu,

— „transport kombinowany” oznacza przewóz rzeczy samochodami ciężarowymi lub jednostkami ładunkowymi, które kończą część odbywanej podróży koleją, a także zaczynają i/lub kończą podróż drogą,

— „konkurencyjne ceny transportu kolejowego”: ceny transportu kolejowego uważane są za ceny konkurencyjne, jeżeli średnia cen transportu kolejowego w Szwajcarii nie jest wyższa od kosztów transportu drogowego, jak określono w załączniku 9, dla podobnej trasy.

Artykuł 4

Zastrzeżenia zgodnie z Umową z 1992 roku

Z zastrzeżeniem odstępstw wprowadzonych zgodnie z Umową, prawa i obowiązki Umawiających się Stron wynikające z Umowy z 1992 roku nie zostają naruszone postanowieniami niniejszej Umowy.

TYTUŁ II

MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT DROGOWY

A. WSPÓLNE POSTANOWIENIA

Artykuł 5

Dopuszczenie do wykonywania zawodu

1. Przedsiębiorstwa zamierzające prowadzić działalność jako zawodowi przewoźnicy drogowego transportu rzeczy spełniają następujące trzy wymagania:

a) dobrą reputację;

b) właściwą sytuację finansową;

c) kompetencje zawodowe.

2. Postanowienia stosowane w niniejszym zakresie są wymienione w załączniku 1sekcja 1.

Artykuł 6

Normy socjalne

Postanowienia w zakresie polityki społecznej stosowane w niniejszym zakresie są wymienione w załączniku 1sekcja 2.

▼B

Artykuł 7

Normy techniczne

1. Z zastrzeżeniem postanowień ustępów 2 i 3, Szwajcaria przyjmuje, w terminie nie późniejszym niż sześć miesięcy po podpisaniu niniejszej Umowy, uzgodnienia równoważne prawodawstwu wspólnotowemu w sprawie warunków technicznych regulujących transport drogowy, jak wymieniono w załączniku 1 sekcja 3.

2. Szwajcaria dysponuje okresem przejściowym trwającym dwa lata, licząc od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy, na opracowanie własnego ustawodawstwa odnoszącego się do kontroli technicznej pojazdów, równoważnego z prawem wspólnotowym.

3. Od dnia 1 stycznia 2001 roku dopuszczalna rzeczywista masa całkowita przewidziana dla załadowanego pojazdu stosowana przez Szwajcarię dla pojazdów przegubowych oraz pociągów drogowych wynosi 34 tony dla każdego rodzaju ruchu drogowego.

Od dnia 1 stycznia 2005 roku Szwajcaria przyjmuje swoje ustawodawstwo w sprawie maksymalnego dopuszczalnego ciężaru dla powyższych pojazdów w ruchu międzynarodowym równoważne postanowieniom obowiązującym we Wspólnocie w dniu podpisania niniejszej Umowy.

4. Wprowadzenie opłat za korzystanie z dróg, określonych w artykule 40, następuje równolegle ze stopniowym podnoszeniem dopuszczalnych ciężarów określonych w ustępie 3.

5. Każda Umawiająca się Strona zobowiązuje się do niestosowania wobec pojazdów homologowanych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony warunków bardziej restrykcyjnych niż warunki obowiązujące na jej własnym terytorium.

Artykuł 8

Uzgodnienia przejściowe dotyczące ciężaru pojazdów

1. W celu stopniowego wprowadzania ostatecznych uzgodnień określonych w artykule 7 ustęp 3 akapit drugi przewóz rzeczy pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita przewidziana dla załadowanego pojazdu przekracza 28 t (przed dniem 31 grudnia 2000 roku) lub 34 t (między dniem 1 stycznia 2001 roku a dniem 31 grudnia 2004 roku), lecz nie przekracza 40 t, od miejsca odjazdu we Wspólnocie do miejsca przeznaczenia poza szwajcarską strefą przygraniczną, jak określono w załączniku 6, (i *vice versa*) lub w tranzycie przez Szwajcarię, podlega limitom w oparciu o uiszczenie dodatkowej opłaty za użytkowanie infrastruktury, zgodnie z procedurami określonymi w ustępach 2, 3 i 4. W przypadku pojazdów zarejestrowanych w Szwajcarii wspomniane limity mogą zostać również wykorzystane w transporcie na terenie Szwajcarii.

2. Wspólnota otrzyma limit w wysokości 250 000 zezwoleń w roku 2000. Szwajcaria otrzyma limit 250 000 zezwoleń w roku 2000. Jeżeli niniejsza Umowa nie wejdzie w życie dnia 1 stycznia 2000 roku, liczba zezwoleń dla roku 2000 zostanie proporcjonalnie obniżona.

3. Wspólnota otrzyma limit w wysokości 300 000 zezwoleń w roku 2001 oraz 2002. Szwajcaria otrzyma limit 300 000 zezwoleń w roku 2001 oraz 2002.

4. Wspólnota otrzyma limity w wysokości 400 000 zezwoleń w roku 2003 oraz 2004. Szwajcaria otrzyma limity w wysokości 400 000 zezwoleń w roku 2003 oraz 2004.

▼B

5. Korzystanie z zezwoleń określonych w ustępach 2, 3, oraz 4 wymaga, w przypadku każdego przewoźnika, niezależnie od tego, czy jest to przewoźnik szwajcarski czy wspólnotowy, uiszczenia opłaty za korzystanie ze szwajcarskiej infrastruktury, obliczonej i pobieranej zgodnie z procedurami ustanowionymi w załączniku 2.

6. Z mocą od dnia 1 stycznia 2005 roku pojazdy spełniające normy techniczne ustanowione w artykule 7 ustęp 3 akapit drugi są zwolnione, na mocy artykułu 32, z jakichkolwiek limitów lub uzgodnień dotyczących zezwoleń.

B. MIĘDZYNARODOWY PRZEWÓZ DROGOWY RZECZY

Artykuł 9

Przewóz rzeczy między terytoriami Umawiających się Stron

1. Międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy rzeczy oraz podróż niezaładowanym pojazdem między terytoriami Umawiających się Stron odbywa się za zezwoleniem Wspólnoty wydanym dla przewoźników Wspólnoty, wymienionym w rozporządzeniu (EWG) nr 881/92, którego wzór podany jest w załączniku 3, oraz za podobnym zezwoleniem szwajcarskim dla przewoźników szwajcarskich.

2. W przypadku działalności transportowej objętej zakresem niniejszej Umowy powyższe zezwolenia zastępują dwustronne zezwolenia wymieniane między Państwami Członkowskimi Wspólnoty a Szwajcarią, które były niezbędne do momentu wejścia w życie niniejszej Umowy.

3. Działalność transportowa określona w załączniku 4 zostaje zwolniona z obowiązku posiadania jakichkolwiek zezwoleń przewozowych czy systemu licencji.

4. Procedury dotyczące wydawania, odnawiania i wycofywania zezwoleń oraz procedury regulujące pomoc wzajemną zostają objęte przepisami rozporządzenia (EWG) nr 881/92 dla przewoźników Wspólnoty oraz równoważnymi szwajcarskimi przepisami w tym zakresie.

Artykuł 10

Przewóz rzeczy w tranzycie przez terytorium Umawiających się Stron

1. Międzynarodowy zarobkowy przewóz rzeczy oraz poruszanie się pustych pojazdów w tranzycie przez terytorium Umawiających się Stron podlega deregulacji. Powyższa działalność transportowa jest prowadzona zgodnie z licencjami określonymi w artykule 9.

2. Ustępy 2, 3 i 4 artykułu 9 mają zastosowanie.

Artykuł 11

Tranzyt przez Austrię

System ekopunktów równoważny z systemem określonym na mocy artykułu 11 protokołu 9 Aktu Przystąpienia Austrii do Unii Europejskiej stosuje się do szwajcarskich przewoźników w tranzycie przez terytorium Austrii w granicach ważności wspomnianego Protokołu. Sposób obliczania oraz szczegółowe zasady i procedury zarządzania i kontroli ekopunktów zostaną wskazane w porozumieniu administracyjnym, które ma zostać określone w ramach wspólnego porozumienia między Umawiającymi się Stronami po zawarciu niniejszej Umowy i będzie zgodne *mutatis mutandis* z postanowieniami wyżej wspomnianego protokołu 9.

▼B

Artykuł 12

Szwajcarski handel krajowy

1. Od roku 2001 szwajcarski handel krajowy jest dopuszczalny na następujących warunkach:

— powyższe działania transportowe są prowadzone na podstawie szwajcarskiego zezwolenia określonego w artykule 9 ustęp 1,

— powyższe działania zostają ograniczone do pojedynczych działań transportowych, prowadzonych w drodze powrotnej, po dokonaniu przewozu rzeczy między Szwajcarią a Państwem Członkowskim Wspólnoty.

2. Jednakże aż do tej daty nadal jest dopuszczalne korzystanie z istniejących praw zgodnie z umowami dwustronnymi pozostającymi w mocy. Powyższe prawa są wymienione w załączniku 5 do niniejszej Umowy.

3. Od roku 2005 szwajcarski handel krajowy będzie całkowicie zderegulowany. Działalność transportowa będzie prowadzona na podstawie licencji szwajcarskich określonych w artykule 9 ustęp 1.

Artykuł 13

Trójstronna działalność transportowa obejmująca państwa trzecie

1. Uzgodnienia regulujące trójstronną działalność transportową obejmującą państwa trzecie zostają ustalone w drodze wspólnego porozumienia po zawarciu niezbędnego porozumienia między Wspólnotą i zainteresowanym państwem trzecim z jednej strony oraz Szwajcarią i wspomnianym państwem trzecim z drugiej strony. Celem powyższych uzgodnień jest zapewnienie zasady wzajemności między Wspólnotą a szwajcarskimi przewoźnikami odnośnie do trójstronnego transportu.

2. Do czasu zawarcia porozumień między Wspólnotą a zainteresowanymi państwami trzecimi niniejsza Umowa nie ma wpływu na postanowienia odnoszące się do trójstronnego transportu, jak określono w dwustronnych porozumieniach zawartych między Państwami Członkowskimi Wspólnoty a Szwajcarią, w sprawie transportu obejmującego państwa trzecie. Powyższe prawa są wymienione w załączniku 5 do niniejszej Umowy.

3. Zgodnie z definicją uzgodnień określoną w ustępie 1 Szwajcaria w niezbędnym zakresie zawiera i dostosowuje dwustronne porozumienia z powyższymi państwami trzecimi.

Artykuł 14

Transport miedzy dwoma punktami położonymi na terytorium Państwa Członkowskiego Wspólnoty lub między dwoma punktami położonymi na terytorium szwajcarskim

Transport między dwoma punktami położonymi na terytorium Państwa Członkowskiego Wspólnoty przy wykorzystaniu pojazdu zarejestrowanego w Szwajcarii oraz transport między dwoma punktami położonymi na terytorium szwajcarskim, przy wykorzystaniu pojazdu zarejestrowanego w jednym z Państw Członkowskich Wspólnoty nie podlega zezwoleniu na mocy niniejszej Umowy.

▼B

Artykuł 15

Zakaz prowadzenia pojazdu w nocy i w niedziele oraz zwolnienia z ograniczeń ciężaru

1. Zakaz prowadzenia pojazdu w nocy na terytorium Szwajcarii ma zastosowanie jedynie między godziną 22.00 a 05.00.

2. Zwolnienia od ograniczenia ciężaru oraz obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdu w nocy oraz w niedziele są wymienione w załączniku 6.

3. Zwolnienia od zakazu prowadzenia pojazdu w nocy są udzielane w sposób niedyskryminacyjny i mogą być uzyskane w jednym urzędzie. Zwolnienia są udzielane za opłatą pokrywającą koszty administracyjne.

Artykuł 16

Zniesienie niektórych zwolnień od ograniczenia ciężaru

Postanowienia załącznika 6 część II pkt 3 i 4 Umowy z 1992 roku nie mają zastosowania od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy.

C. MIĘDZYNARODOWE AUTOKAROWE I AUTOBUSOWE PRZEWOZY OSÓB

Artykuł 17

Warunki mające zastosowanie do przewoźników

1. Zezwala się przewoźnikom prowadzącym działalność w celach zarobkowych na świadczenie usług transportowych określonych w załączniku 7 artykuł 1, bez dyskryminacji ze względu na obywatelstwo lub miejsce siedziby, pod warunkiem że wspomniani przewoźnicy:

— posiadają zezwolenie na prowadzenie przewozów autokarowych i autobusowych w formie usług regularnych, w tym specjalnych usług regularnych lub usług doraźnych, w Państwie Członkowskim Wspólnoty, w którym mają przedsiębiorstwo, lub w Szwajcarii,

— spełniają wymagania prawne dotyczące bezpieczeństwa drogowego w zakresie norm dla kierowców i ich pojazdów.

2. Zezwala się przewoźnikom działającym na własny rachunek na świadczenie usług transportowych określonych w załączniku 7 artykuł 1 ustęp 3, bez dyskryminacji ze względu na obywatelstwo lub miejsce siedziby, pod warunkiem że wspomniani przewoźnicy:

— posiadają zezwolenie w Państwie Członkowskim Wspólnoty, w którym mają przedsiębiorstwo, lub w Szwajcarii na prowadzenie przewozów autokarowych i autobusowych zgodnie z warunkami dostępu do rynku przewidzianymi w ustawodawstwie krajowym,

— spełniają wymagania prawne dotyczące bezpieczeństwa drogowego w zakresie norm dla kierowców i ich pojazdów.

▼B

3. Przewoźnicy, którzy spełniają warunki wymienione w ustępie 1, mogą prowadzić działalność w zakresie międzynarodowych osobowych przewozów autokarowych i autobusowych pod warunkiem, w przypadku przewoźników Wspólnoty, że posiadają licencję Wspólnoty lub, w przypadku przewoźników szwajcarskich, że posiadają podobną licencję szwajcarską.

Wzór wyżej wymienionych licencji i procedury ich otrzymywania, korzystania i odnawiania są takie same, jak ustanowione w rozporządzeniu (EWG) nr 684/92, zmienionym rozporządzeniem (WE) nr 11/98, dla przewoźników Wspólnoty oraz w równoważnym ustawodawstwie Szwajcarii.

Artykuł 18

Dostęp do rynku

1. Świadczenie usług doraźnych, jak określono w załączniku 7 artykuł 1 podpunkt 2.1, nie wymaga zezwolenia.

2. Świadczenie specjalnych usług regularnych, jak określono w załączniku 7 artykuł 1 podpunkt 1.2, nie wymaga zezwolenia, jeżeli powyższe usługi są objęte, na terytorium Wspólnoty, umową zawartą między organizatorem a przewoźnikiem.

3. Podróże bez ładunku odbywane pojazdami w związku z prowadzeniem działalności transportowej, określone w ustępach 1 i 2, także nie wymagają zezwolenia.

4. Zgodnie z załącznikiem 7 artykuł 2 i następne, zezwolenie jest wymagane dla usług regularnych.

5. Zgodnie z załącznikiem 7 artykuł 2 i następne, zezwolenie jest wymagane dla specjalnych usług regularnych, nieobjętych na terytorium Wspólnoty umową zawartą między organizatorem a przewoźnikiem.

W Szwajcarii powyższe usługi nie wymagają zezwolenia.

6. Działalność w zakresie transportu drogowego prowadzona na własny rachunek, jak określono w załączniku 7 artykuł 1 ustęp 3, nie wymaga zezwolenia, lecz podlega na terytorium Wspólnoty systemowi świadectw.

Artykuł 19

Trójstronna działalność transportowa obejmująca państwa trzecie

1. Uzgodnienia regulujące trójstronny transport obejmujący państwa trzecie zostają ustalone w ramach wspólnego porozumienia po zawarciu niezbędnej umowy między Wspólnotą a zainteresowanym państwem trzecim, z jednej strony, a Szwajcarią i zainteresowanym państwem trzecim, z drugiej strony. Celem powyższych uzgodnień jest zapewnienie zasady wzajemności między Wspólnotą a przewoźnikami szwajcarskimi odnośnie do transportu trójstronnego.

2. Do czasu zawarcia umów między Wspólnotą a zainteresowanymi państwami trzecimi niniejsza Umowa nie ma wpływu na postanowienia odnoszące się do transportu, określone w ustępie 1, jak ustalono w porozumieniach dwustronnych zawartych między Państwami Członkowskimi Wspólnoty a Szwajcarią w sprawie transportu obejmującego państwa trzecie. Powyższe prawa wymienione są w załączniku 8 do niniejszej Umowy.

▼B

3. Zgodnie z definicją uzgodnień określoną w ustępie 1, Szwajcaria, w niezbędnym zakresie, zawiera i dostosowuje dwustronne porozumienia z powyższymi państwami trzecimi.

Artykuł 20

Transport między dwoma punktami położonymi na terytorium tej samej Umawiającej się Strony

1. Działalność transportowa prowadzona między dwoma punktami położonymi na terytorium tej samej Umawiającej się Strony przez przewoźników ustanowionych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony nie jest dozwolona na mocy niniejszej Umowy.

2. Jednakże nadal dozwolone jest wykonywanie istniejących praw zgodnie z pozostającymi w mocy dwustronnymi porozumieniami zawartymi między Państwami Członkowskimi Wspólnoty a Szwajcarią, pod warunkiem że nie stosuje się dyskryminacji między przewoźnikami Wspólnoty i nie istnieją zakłócenia konkurencji. Powyższe prawa są wymienione w załączniku 8 do niniejszej Umowy.

Artykuł 21

Procedury

Procedury regulujące wydawanie, wykorzystywanie, odnawianie oraz wygaśnięcie zezwoleń oraz procedury regulujące wzajemną pomoc są objęte postanowieniami załącznika 7 do niniejszej Umowy.

Artykuł 22

Postanowienia przejściowe

Zezwolenia dotyczące usług istniejących w czasie wejścia w życie niniejszej Umowy pozostają ważne aż do ich wygaśnięcia, w zakresie, w jakim powyższe usługi nadal są przedmiotem zezwolenia.

TYTUŁ III

MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT KOLEJOWY

Artykuł 23

Niezależność zarządzania

Umawiające się Strony podejmą działania w celu:

— zagwarantowania przedsiębiorstwom kolejowym niezależności zarządzania, głównie przez nadanie im niezależnego statusu, umożliwiając im w ten sposób dostosowanie ich działalności do rynku i zarządzanie ich sprawami przez odpowiedzialne organy kierownicze,

— oddzielenia zarządzania infrastrukturą kolejową od świadczenia kolejowych usług transportowych, co najmniej na poziomie rachunkowości; pomoc wypłacona na rzecz jednego z powyższych dwóch obszarów działalności nie może zostać przeniesiona do drugiej.

▼B

Artykuł 24

Prawa dostępu oraz tranzytu w odniesieniu do infrastruktury kolejowej

1. Przedsiębiorstwa kolejowe i grupy międzynarodowe posiadają dostęp i/lub prawa tranzytowe określone w prawodawstwie wspólnotowym określonym w załączniku 1 sekcja 4.

2. Przedsiębiorstwa kolejowe ustanowione na terytorium jednej Umawiającej się Strony otrzymują prawo dostępu do infrastruktury na terytorium drugiej Umawiającej się Strony do celów świadczenia usług w zakresie międzynarodowego transportu kombinowanego.

3. Przedsiębiorstwa kolejowe i grupy międzynarodowe korzystające z własnych praw dostępu lub tranzytu zawierają niezbędne porozumienia administracyjne, techniczne i finansowe z zarządzającymi używaną infrastrukturą kolejową, mając na względzie uregulowanie kwestii dotyczących kontroli i bezpieczeństwa ruchu odnośnie do usług transportu międzynarodowego, zgodnie z ustępami 1 i 2.

Artykuł 25

Licencje kolejowe

1. Przyznanie właściwej licencji na świadczenie określonego rodzaju usługi kolejowej stanowi warunek konieczny jakiegokolwiek wniosku w sprawie dostępu lub tranzytu dotyczącego infrastruktury kolejowej oraz obejmującego prawo do świadczenia usług transportowych. Jednakże licencja samoistnie nie przyznaje prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.

2. Przedsiębiorstwo kolejowe jest uprawnione do wnioskowania o udzielenie licencji w Szwajcarii lub w Państwie Członkowskim Wspólnoty, w którym ma przedsiębiorstwo. Umawiające się Strony nie wydają licencji ani nie przedłużają ich ważności w przypadku, gdy wymagania niniejszej Umowy nie zostały spełnione.

3. Na odpowiedzialność Umawiających się Stron licencje są wydawane przez organy odpowiedzialne za wydawanie licencji, specjalnie wyznaczone dla istniejących i nowych przedsiębiorstw.

4. Licencje są uznawane we Wspólnocie lub w Szwajcarii na zasadzie wzajemności.

5. Licencje są przedmiotem wymagań przewidzianych przez Umawiające się Strony dotyczących nieposzlakowanej opinii, dobrej sytuacji finansowej, kompetencji zawodowych i objęte są odpowiedzialnością cywilną w czasie całego ich okresu ważności. Postanowienia mające niniejszym zastosowanie są wymienione w załączniku 1 sekcja 4.

6. Licencja pozostaje ważna tak długo, jak przedsiębiorstwo kolejowe spełnia swoje zobowiązania zgodnie z wyżej wymienionymi postanowieniami. Jednakże odpowiedzialny organ może wymagać przeglądu licencji w regularnych odstępach czasu.

7. Procedury dotyczące kontroli, zmiany, zawieszenia lub wycofania licencji są regulowane wyżej wymienionymi postanowieniami prawa.

▼B

Artykuł 26

Wydawanie świadectw bezpieczeństwa

1. Umawiające się Strony wymagają również od przedsiębiorstw kolejowych przedłożenia świadectwa bezpieczeństwa określającego wymagania bezpieczeństwa nałożone na nie w celu zapewnienia, że świadczenie usług pozbawione jest ryzyka na trasach objętych usługami.

2. Przedsiębiorstwo kolejowe może wnioskować o uzyskanie świadectwa bezpieczeństwa do organu wyznaczonego przez Umawiającą się Stronę, na której terytorium znajduje się infrastruktura wykorzystywana przez organ kolejowy.

3. Aby uzyskać świadectwo bezpieczeństwa, przedsiębiorstwo kolejowe musi postępować zgodnie z prawem szwajcarskim dotyczącym tej części trasy, która znajduje się w Szwajcarii, oraz zgodnie z prawem wspólnotowym w odniesieniu do tej części trasy, która znajduje się na terytorium Wspólnoty.

Artykuł 27

Alokacja tras pociągów

1. Każda Umawiająca się Strona wyznacza organ odpowiedzialny za alokację przepustowości niezależnie od tego, czy będzie to konkretny organ, czy zarządzający infrastrukturą. W szczególności organ alokacyjny, który będzie informowany o wszystkich dostępnych trasach, zapewni, że:

— przepustowość infrastruktury kolejowej jest alokowana na uczciwych i niedyskryminacyjnych zasadach, oraz że

— z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 niniejszego artykułu, procedura alokacji pozwala na maksymalnie efektywne wykorzystanie infrastruktury.

2. Przedsiębiorstwo kolejowe lub grupa międzynarodowa wnioskująca co najmniej o jedną trasę kolejową składają wniosek do organu alokacyjnego lub organów Umawiającej się Strony, na której terytorium znajduje się stacja początkowa wspomnianej usługi przewozowej. Organ alokacyjny, w którym złożono wniosek o alokację przepustowości infrastruktury, niezwłocznie poinformuje o wniosku odpowiadające im organy na terytorium drugiej strony. Te ostatnie podejmą decyzję w terminie nie późniejszym niż miesiąc po otrzymaniu niezbędnych informacji. Każdy organ alokacyjny ma prawo odrzucenia wniosku. Organ alokacyjny, w którym złożono wniosek, wraz z organem będącym jego odpowiednikiem drugiej Umawiającej się Strony podejmują decyzję w sprawie wniosku w terminie nie późniejszym niż dwa miesiące po przedstawieniu wszelkich niezbędnych informacji. Procedury dotyczące rozpatrywania wniosków o alokację przepustowości infrastruktury regulowane są postanowieniami wymienionymi w załączniku 1 sekcja 4.

3. Wspólnota oraz Szwajcaria mogą podjąć niezbędne środki w celu zapewnienia priorytetowego potraktowania następujących usług kolejowych przy alokacji przepustowości infrastruktury kolejowej:

a) usługi świadczone w interesie publicznym;

b) usługi całkowicie lub częściowo świadczone przy wykorzystaniu infrastruktury stworzonej lub rozbudowanej dla powyższych usług (na przykład, specjalne linie dużych prędkości lub wyspecjalizowane linie pociągów towarowych).

▼B

4. Wspólnota oraz Szwajcaria mogą polecić organowi alokacyjnemu przyznanie specjalnych praw dotyczących alokacji przepustowości infrastruktury, na zasadzie niedyskryminacji, przedsiębiorstwom kolejowym świadczącym niektóre rodzaje usług lub świadczącym powyższe usługi na niektórych obszarach, jeżeli powyższe prawa są niezbędne dla zapewnienia właściwego poziomu usług publicznych lub efektywnego wykorzystania przepustowości infrastruktury, lub w celu uwzględnienia finansowania nowej infrastruktury.

5. Umawiające się Strony mogą zapewnić możliwość tego rodzaju, że wnioski o dostęp do infrastruktury składane są łącznie z depozytem lub podobnym zabezpieczeniem.

6. Wspólnota i Szwajcaria opracowują i publikują procedury dotyczące alokacji przepustowości infrastruktury kolejowej. Odpowiednio powiadamiają o tym Wspólny Komitet utworzony zgodnie z artykułem 51 niniejszej Umowy.

Artykuł 28

Rozliczenia rachunkowe i opłaty użytkownika

1. Sprawozdania finansowe zarządzającego infrastrukturą rozpatrywane w odpowiednim przedziale czasowym muszą co najmniej wykazywać równowagę między przychodem z powyższych opłat i możliwego wkładu Państwa, z jednej strony, oraz wydatkami związanymi z infrastrukturą, z drugiej strony.

2. Zarządzający infrastrukturą stosuje opłatę dla użytkownika infrastruktury kolejowej, jako podmiot odpowiedzialny z tytułu zarządzania, uiszczaną przez przedsiębiorstwa kolejowe lub grupy międzynarodowe korzystające z powyższej infrastruktury.

3. Opłata użytkownika infrastruktury zostaje ustalona głównie na podstawie rodzaju usługi, okresu świadczenia usługi, sytuacji rynkowej i rodzaju i stopnia zwykłego zużycia infrastruktury.

4. Opłaty uiszczane są na rzecz zarządzającego infrastrukturą.

5. Każda z Umawiających się Stron określa procedury ustalania opłat po konsultacji z zarządzającym infrastrukturą. Opłaty pobierane za usługi o równoważnym charakterze na tym samym rynku stosuje się bez dyskryminacji.

6. Zarządzający infrastrukturą w odpowiednim czasie powiadamia przedsiębiorstwa kolejowe lub grupy międzynarodowe użytkujące infrastrukturę, którą zarządza, w celu świadczenia usług określonych w artykule 24, o wszelkich ważniejszych zmianach dotyczących jakości lub przepustowości omawianej infrastruktury.

Artykuł 29

Odwołania

1. Umawiające się Strony podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia, że decyzje o alokacji przepustowości infrastruktury lub dotyczące pobierania opłat podlegają odwołaniu przed niezależnym organem. Powyższy organ wyda orzeczenie w terminie dwóch miesięcy od otrzymania niezbędnych informacji.

▼B

2. Umawiające się Strony podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, że decyzje podjęte zgodnie z ustępem 1 oraz zgodnie z artykułem 25 ustęp 3 podlegają kontroli sądowej.

TYTUŁ IV

SKOORDYNOWANA POLITYKA TRANSPORTOWA

A. POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 30

Cele

1. Umawiające się Strony podjęły decyzję o opracowaniu, w razie potrzeby, skoordynowanej polityki transportowej dotyczącej przewozu osób i rzeczy. Celem niniejszej polityki jest połączenie skuteczności systemów transportowych z ochroną środowiska, tak aby zapewnić trwałą mobilność.

2. Umawiające się Strony dokładają wszelkich starań w celu stworzenia w szerokim zakresie porównywalnych warunków w transporcie, w tym opracowania uzgodnień podatkowych na swoich terytoriach, w szczególności biorąc pod uwagę unikanie objazdów w ruchu pojazdów w regionach alpejskich, a także w celu zapewnienia lepszej dystrybucji ruchu na wspomnianych obszarach.

Artykuł 31

Środki

1. Aby zrealizować powyższe cele, Umawiające się Strony podejmują środki zmierzające do zapewnienia zdrowej konkurencji między różnymi rodzajami transportu oraz w ramach omawianych rodzajów transportu, a także do ułatwienia korzystania ze środków transportu osób i rzeczy bardziej przyjaznych dla środowiska.

2. Obok postanowień wymienionych w tytułach II i III, powyższe środki obejmują:

— rozwój transalpejskiej infrastruktury kolejowej oraz udostępnienie usług transportu kolejowego i kombinowanego konkurencyjnych pod względem ceny i jakości,

— wprowadzenie właściwych systemów pobierania opłat odnośnie do transportu drogowego,

— środki wspierające.

3. Środki podjęte przez Umawiające się Strony zgodnie z niniejszą Umową zostają wprowadzone w życie stopniowo oraz w sposób jak najbardziej skoordynowany.

Artykuł 32

Zasady

Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 47, środki określone w artykule 31 są zgodne z następującymi zasadami:

— niedyskryminacji, bezpośredniej lub pośredniej, ze względu na przynależność państwową przewoźnika, miejsce zarejestrowania pojazdu lub pochodzenia i/lub miejsca przeznaczenia prowadzonej działalności transportowej,

▼B

— swobodnego wyboru rodzaju transportu,

— braku jednostronnych ograniczeń ilościowych,

— terytorialności,

— proporcjonalności nakładanych opłat odnoszących się do kosztów transportu, co rozciąga się również na kryteria dotyczące typu pojazdu,

— przejrzystości,

— porównywalności warunków dla użytkowania różnych transalpejskich tras,

— unikania jakichkolwiek zakłóceń ruchu w regionach alpejskich,

— wzajemności.

B. TRANSPORT KOLEJOWY I TRANSPORT KOMBINOWANY

Artykuł 33

Cele

1. Umawiające się Strony uzgadniają, że ich celem jest ustanowienie transportu kolejowego i transportu kombinowanego charakteryzującego się zdolnością przewozową, odpowiednią pod względem przepustowości, a także konkurencyjnością zarówno ekonomiczną, jak i związaną z jakością świadczonych usług, w stosunku do transportu drogowego dla regionu alpejskiego, przy jednoczesnym respektowaniu zasad określonych w artykule 32, oraz zapewnienie nie tylko wolnej gry sił rynkowych, głównie poprzez otwarcie dostępu do infrastruktury kolejowej, zgodnie z postanowieniami tytułu III, ale także niezależności przedsiębiorstw kolejowych.

2. W powyższym celu Umawiające się Strony:

— w granicach swoich uprawnień podejmują niezbędne środki infrastrukturalne i operacyjne na terytorium Szwajcarii oraz Wspólnoty w celu zapewnienia długoterminowej wykonalności, spójności oraz zintegrowania zdolności przewozowej Szwajcarii dotyczącego dalekich połączeń sieci kolejowej,

— zobowiązują się także do rozwinięcia sieci wzajemnych połączeń oraz współdziałania sieci kolejowych i sieci transportu kombinowanego. W tym celu Umawiające się Strony zapewniają niezbędną współpracę z organizacjami międzynarodowymi oraz zainteresowanymi instytucjami a także zlecają Wspólnemu Komitetowi monitorowanie powyższych zagadnień.

3. Umawiające się Strony zobowiązują się, że w trakcie stopniowego wprowadzania uzgodnień w sprawie podatku drogowego, określonych w artykule 40, podejmą także kroki w celu zapewnienia użytkownikom zdolności przewozowej związanej z transportem kolejowym i kombinowanym, która pod względem przepustowości, ceny i jakości gwarantuje sprawiedliwą dystrybucję ruchu na różnych transalpejskich trasach.

Artykuł 34

Przepustowość dostaw kolejowych

1. Umawiające się Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania, jak określono w artykułach 5 i 6 Umowy z 1992 roku, według których przewiduje się, że Szwajcaria zbuduje nowe połączenie kolejowe przez Alpy (NRLA), a Wspólnota ma podnieść przepustowość

▼B

północnych i południowych dróg dojazdowych do NRLA. Ponadto Strony uzgodniły, że wspomniana nowa infrastruktura kolejowa zostanie zbudowana zgodnie ze skrajnią ładunku C IUR.

2. Jeżeli chodzi o Wspólnotę, środki w zakresie infrastruktury określone w ustępie 1 stanowią część środków podjętych na podstawie i zgodnie z decyzją 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie wytycznych Wspólnoty w zakresie rozwoju trans-europejskich sieci transportowych, w tym osi transportu kolejowego i kombinowanego przecinającej Alpy, w szczególności dróg dojazdowych do szwajcarskiej infrastruktury kolejowej i urządzeń transportu kombinowanego.

3. Obie Umawiające się Strony współpracują razem w celu umożliwienia swoim właściwym organom planowanie oraz wprowadzenie w życie, w sposób skoordynowany, środków w zakresie infrastruktury kolejowej i transportu kombinowanego, niezbędnych dla spełnienia zobowiązań określonych w ustępach 1 i 2, oraz zharmonizowania harmonogramu prac w zależności od wymaganej przepustowości. W tym celu obie Strony dążą do osiągnięcia zwrotu z inwestycji oraz podejmują wszelkie właściwe środki w ramach Wspólnego Komitetu.

4. Wspólny Komitet może powołać podkomitet odpowiedzialny za nadzorowanie koordynacji realizacji projektów infrastrukturalnych w regionie alpejskim. Podkomitet składa się z przedstawicieli Szwajcarii, Wspólnoty oraz Państw Członkowskich Wspólnoty położonych w regionie Alp.

Artykuł 35

Wskaźniki ekonomiczne

1. Umawiające się Strony czynią wszystko, co niezbędne, dla osiągnięcia celu określonego w artykule 33. W tym celu Strony podejmują kroki dla zapewnienia, że przewóz towarów transportem kolejowym oraz kombinowanym przez Szwajcarię, w tym towarzyszącym transportem kombinowanym, pozostają konkurencyjne pod względem ceny oraz jakości usług z transportem drogowym na tych samych trasach, przy jednoczesnym honorowaniu gwarancji dotyczących niezależności przedsiębiorstw kolejowych.

2. W celu ustanowienia odpowiedniej zdolności przewozowej transportu kolejowego i transportu kombinowanego Umawiające się Strony mogą dostarczyć wsparcie finansowe dla inwestycji dotyczących infrastruktury kolejowej, stałego i mobilnego wyposażenia potrzebnego do przeładunku dokonywanego między lądowymi rodzajami transportu, wyposażenia transportowego specjalnie dostosowanego do potrzeb transportu kombinowanego i wykorzystywanego w transporcie kombinowanym, a także w zakresie dopuszczalnym przepisami prawa zainteresowanych stron, koszty operacyjne usług transportu kombinowanego świadczonych przez terytorium Szwajcarii, jeżeli powyższe środki przyczyniają się do podniesienia poziomu jakości i konkurencyjności cenowej transportu kolejowego i kombinowanego oraz nie stwarzają żadnych niewspółmiernych zakłóceń konkurencji między przewoźnikami. Odpowiedzialność za politykę cenową transportu kolejowego nadal sprawują właściwe organy lub podmioty.

3. Umawiające się Strony mogą również zawrzeć umowy w sprawie zamówień na usługi publiczne z przedsiębiorstwami kolejowymi w celu zagwarantowania odpowiednich usług transportu kolejowego, biorąc pod uwagę w szczególności czynniki społeczne i czynniki środowiskowe.

▼B

4. Każda Umawiająca się Strona podejmuje kroki, w granicach swoich uprawnień, w celu zapewnienia, że skutki rynkowe, jakie przyniesie udzielanie jakiejkolwiek oficjalnej pomocy przez jedną z Umawiających się Stron, nie zostaną naruszone przez postępowanie drugiej Umawiającej się Strony lub podmiotu utworzonego na jej własnym terytorium lub na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

5. Wspólny Komitet monitoruje stosowanie postanowień niniejszego artykułu przez Umawiające się Strony.

Artykuł 36

Wskaźniki jakościowe

1. Umawiające się Strony postanawiają uczynić wszystko, co niezbędne, aby osiągnąć cel określony w artykule 33. W tym celu Strony zobowiązują się do wspierania transportu kombinowanego.

2. Podczas etapu przejściowego określonego w artykule 8 Szwajcaria również zobowiązuje się, zgodnie z postanowieniami tytułu II Umowy z 1992 roku, do ustanowienia zdolności przewozowej towarzyszącego transportu kombinowanego („przewóz ciężarówek koleją"), konkurencyjnej pod względem jakości i cen z transportem drogowym.

3. Umawiające się Strony uczynią wszystko, co niezbędne dla wspierania transportu kombinowanego. W szczególności podejmą kroki dla zapewnienia zastosowania następujących postanowień:

— zgodności z przepisami regulującymi techniczne i społeczne normy transportu drogowego, w szczególności w zakresie czasu prowadzenia pojazdu przez kierowcę oraz okresów odpoczynku, ograniczeń prędkości oraz norm dotyczących maksymalnego ciężaru i wymiarów,

— ograniczenia kontroli granicznych w odniesieniu do transportu kolejowego oraz przeniesienia kontroli do punktów załadunku i wyładunku zgodnie z Konwencją z dnia 20 maja 1987 roku między Wspólnotą a Szwajcarią oraz między krajami EFTA w sprawie wspólnej procedury tranzytowej,

— ułatwienia organizacji łańcucha transportu kombinowanego poprzez uproszczenie regulacyjnych i administracyjnych zasad, którym podlega każda Umawiająca się Strona,

— zapewnienie zachęt skierowanych do przewoźników transportu kolejowego i transportu kombinowanego w celu poprawy jakości świadczonych usług.

Wykaz wskaźników dotyczących transportu kolejowego jest wymieniony w załączniku 9. Powyższe wskaźniki są brane pod uwagę przy odwoływaniu się do postanowień artykułu 46.

4. W granicach swoich kompetencji Umawiające się Strony zapewniają powzięcie właściwych środków w celu zezwolenia na szybkie stworzenie kolejowych korytarzy dla przewozu rzeczy. Strony regularnie informują się nawzajem o wszelkich środkach, jakie proponują podjąć w sprawie wspomnianych korytarzy kolejowych.

5. Wspólny Komitet co dwa lata przygotowuje sprawozdanie na temat wprowadzania w życie środków określonych niniejszym artykule.

▼B

C. SYSTEMY OPŁAT W TRANSPORCIE DROGOWYM

Artykuł 37

Cele

W granicach swoich kompetencji i zgodnie z właściwymi procedurami każdej ze Stron oraz celami postanowień tytułu III Umowy z 1992 roku Strony stawiają sobie za cel stopniowe wprowadzanie systemów opłat w taki sposób, aby pojazdy drogowe oraz inne środki transportu zostały obciążone kosztami, które generują.

Artykuł 38

Zasady

1. Systemy opłat są oparte na zasadach określonych w artykule 32, w szczególności na zasadzie niedyskryminacji, proporcjonalności i przejrzystości.

2. Opłaty składają się z podatków nałożonych na pojazdy oraz paliwo, a także opłat za użytkowanie sieci drogowej.

3. Aby osiągnąć cele określone w artykule 37, preferowane będą środki, które nie powodują zmiany kierunku ruchu w stosunku do trasy najbardziej odpowiedniej pod względem technicznym, ekonomicznym i geograficznym między punktem odjazdu a ostatecznym miejscem przeznaczenia w ramach prowadzonej działalności transportowej.

4. Środki są zastosowane w taki sposób, aby nie hamować swobodnego przepływu towarów lub usług między Umawiającymi się Stronami, w szczególności w odniesieniu zarówno do administrowania i pobierania opłat za przejazd lub innych płatności za użytkowanie drogi, jak i braku kontroli lub systematycznej weryfikacji na granicy między Umawiającymi się Stronami oraz braku nadmiernych formalności. W celu uniknięcia utrudnień z tym związanych Szwajcaria podejmuje próbę zastosowania obowiązujących reguł wspólnotowych w tej dziedzinie.

5. Postanowienia niniejszego rozdziału stosuje się do pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej masie (MAW), odnotowanej w ich dokumentach rejestracyjnych, wynoszącej co najmniej 12 ton. Jednakże niniejsza Umowa nie stanowi przeszkody dla przyjęcia przez każdą z Umawiających się Stron, na jej terytorium, środków zmierzających do włączenia pojazdów o MAW niższej niż 12 ton.

6. Umawiające się Strony nie udzielają firmom, w tym przedsiębiorstwom transportowym, żadnej bezpośredniej lub pośredniej pomocy państwa mającej na celu ułatwienie wspomnianym firmom ponoszenia obciążeń związanych z uiszczaniem opłat transportowych ściąganych zgodnie z postanowieniami o systemach opłat przewidzianymi w niniejszej umowie.

Artykuł 39

Współdziałanie instrumentów

Umawiające się Strony prowadzą konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia właściwego poziomu współdziałania systemów elektronicznych do pobierania opłat drogowych.

▼B

Artykuł 40

Środki podjęte przez Szwajcarię

1. Mając na uwadze osiągnięcie celów określonych w artykule 37 oraz w świetle zwiększenia ograniczeń ciężaru opisanych w artykule 7 ustęp 3, Szwajcaria wprowadza niedyskryminacyjny podatek od podjazdów, w dwóch etapach, począwszy odpowiednio od dnia 1 stycznia 2001 roku oraz od dnia 1 stycznia 2005 roku. W szczególności podatek będzie oparty na zasadach określonych w artykule 38 ustęp 1 oraz na procedurach określonych w załączniku 10.

2. Opłaty zostaną zróżnicowane według trzech kategorii norm emisji (EURO). Zgodnie z systemem podatkowym mającym zastosowanie od dnia 1 stycznia 2005 roku różnica w opłacie między jedną a drugą kategorią musi być jak największa, lecz nie przekraczać 15 % średniej ważonej opłat określonych w ustępie 4.

3. a) Zgodnie z systemem podatkowym mającym zastosowanie od dnia 1 stycznia 2001 roku maksymalne kwoty w przypadku pojazdu o rzeczywistej masie całkowitej przewidzianej dla załadowanego pojazdu nieprzekraczającej 34 t i podróżującego na odcinku 300 km przez Alpy nie może przekroczyć 205 CHF za pojazd niespełniający norm EURO, 172 CHF za pojazd spełniający normę EURO I oraz 145 CHF za pojazd spełniający normę EURO II.

b) W drodze odstępstwa od litery a) Wspólnota, na okres od dnia 1 stycznia 2001 roku do dnia 31 grudnia 2004 roku, otrzymuje limity roczne w wysokości 220 000 podróży w jedną stronę wykonanych przez puste pojazdy lub pojazdy przewożące lekkie produkty, pod warunkiem że rzeczywista masa całkowita załadowanego pojazdu nie przekracza 28 ton w tranzycie przez Alpy szwajcarskie, za opłatą za użytkowanie infrastruktury. Niniejsza opłata wynosi 50 CHF w roku 2001, 60 CHF w roku 2002, 70 CHF w roku 2003 oraz 80 CHF w roku 2004. Szwajcaria otrzymuje również limity z zastrzeżeniem tych samych warunków. Powyższe podróże podlegają zwykłym procedurom kontroli.

4. Zgodnie z systemem podatkowym obowiązującym od dnia 1 stycznia 2005 roku średnia ważona opłaty nie przekroczy 325 CHF dla pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej przewidzianej dla załadowanego pojazdu wynoszącej nie więcej niż 40 ton i podróżujących na odcinku o długości 300 km przez Alpy. Opłata dla kategorii pojazdów emitujących najwięcej zanieczyszczeń nie przekroczy 380 CHF.

5. Część opłat określonych w ustępie 3 i 4 może składać się z opłat za korzystanie z wyspecjalizowanej alpejskiej infrastruktury. Powyższa część nie może stanowić więcej niż 15 % opłat określonych w ustępach 3 i 4.

6. Kategorie wagowe określone w ustępie 4 zostają ustalone biorąc pod uwagę liczbę pojazdów przypadającą na kategorię normy EURO stosowaną w Szwajcarii. Liczba pojazdów każdej kategorii powinna zostać ustalona na podstawie spisów podlegających rozpatrzeniu przez

▼B

Wspólny Komitet. Wspólny Komitet ustala kategorie wagowe na podstawie analiz, przy czym pierwsza odbędzie się przed dniem 1 lipca 2004 roku, przeprowadzanych co dwa lata w celu uwzględnienia tendencji dotyczących struktury użytkowników dróg w Szwajcarii i zmian norm EURO.

Artykuł 41

Środki wspólnotowe

Wspólnota nadal rozwija systemy opłat mające zastosowanie na jej terytorium, odzwierciedlające koszty wynikające z użytkowania infrastruktury. Powyższe systemy opierają się na zasadzie „płaci użytkownik”.

Artykuł 42

Przegląd poziomu opłat

1. Dnia 1 stycznia 2007 roku, a później w dwuletnich odstępach, najwyższe dopuszczalne poziomy opłat ustalonych w artykule 40 ustęp 4 zostaną dostosowane zgodnie ze stopą inflacji w Szwajcarii w ciągu poprzednich dwóch lat. W tym celu Szwajcaria przesyła Wspólnemu Komitetowi, najpóźniej do dnia 30 września roku poprzedzającego dostosowanie, niezbędne dane statystyczne, na których będzie się opierać wspomniane dostosowanie. Wspólny Komitet zbiera się, na wniosek Wspólnoty, w ciągu 30 dni od otrzymania wspomnianego komunikatu, w celu przeprowadzenia konsultacji w sprawie dostosowania.

Jeżeli w okresie między podpisaniem niniejszej Umowy a dniem 31 grudnia 2004 roku średnia roczna stopa inflacji w Szwajcarii przekroczy 2 %, najwyższe dopuszczalne poziomy opłat ustalonych w artykule 40 ustęp 4 zostaną dostosowane przy uwzględnieniu jedynie inflacji przekraczającej roczną średnią stopę inflacji wynoszącą 2 %. Procedura ustanowiona w poprzednim akapicie ma niniejszym zastosowanie.

2. Z mocą od dnia 1 stycznia 2007 roku Wspólny Komitet może, na wniosek jednej ze Stron, dokonać przeglądu najwyższego dopuszczalnego poziomu opłat ustalonych w artykule 40 ustęp 4 w celu ich dostosowania w drodze wspólnego porozumienia. Niniejszy przegląd przeprowadzony jest na podstawie następujących kryteriów:

— poziomu i struktury podatków dwóch Umawiających się Stron, w szczególności w odniesieniu do porównywalnych tras transalpejskich,

— dystrybucji ruchu między porównywalnymi trasami transalpejskimi,

— tendencji dystrybucji transportu intermodalnego w regionie alpejskim,

— rozwoju transalpejskiej infrastruktury kolejowej.

D. ŚRODKI WSPIERAJĄCE

Artykuł 43

Ułatwienia kontroli granicznych

1. Umawiające się Strony zobowiązują się do zredukowania i uproszczenia formalności związanych z działaniami w dziedzinie transportu, w szczególności w dziedzinie ceł.

▼B

2. Umowa zawarta między Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Konfederacją Szwajcarską w sprawie uproszczenia kontroli i formalności odnoszących się do przewozu rzeczy z dnia 21 listopada 1990 roku, Konwencja o wspólnej procedurze tranzytowej z dnia 20 maja 1987 roku oraz, w przypadku transportu kolejowego, porozumienie między przedsiębiorstwami kolejowymi w sprawie technicznych kontroli dotyczących przeznaczenia wagonów towarowych do użytkowania w transporcie międzynarodowym służą jako podstawa środków podjętych przez Umawiające się Strony zgodnie z ustępem 1.

Artykuł 44

Normy ekologiczne dla pojazdów użytkowych

1. W celu zapewnienia lepszej ochrony środowiska i bez uszczerbku dla zobowiązań podjętych na mocy artykułu 7 Umawiające się Strony starają się, w szczególności, o wprowadzenie norm ekologicznych zapewniających wysoki poziom ochrony w celu zredukowania emisji spalin, cząstek i hałasu przez samochody ciężarowe.

2. Umawiające się Strony prowadzą regularne konsultacje w trakcie opracowywania powyższych norm.

3. Kategoria emisji EURO dla samochodów ciężarowych (jak określono w prawodawstwie wspólnotowym), jeżeli nie jest ustalona w dokumencie rejestracyjnym pojazdu, musi zostać ustalona od dnia, w którym pojazd został po raz pierwszy wprowadzony do użytkowania, zgodnie z ustaleniem w powyższym dokumencie rejestracyjnym lub, gdzie sytuacja tego wymaga, na podstawie dodatkowego specjalnego dokumentu wydanego przez właściwe organy państwa wystawiającego dokument.

Artykuł 45

Punkt obserwacyjny ruchu

1. Stały punkt obserwacyjny dla monitorowania dróg, kolei oraz ruchu kombinowanego w regionie alpejskim zostaje utworzony zaraz po wejściu w życie niniejszej Umowy. Sprawozdanie w sprawie tendencji ruchu opracowane na podstawie wyników obserwacji jest corocznie przedkładane Wspólnemu Komitetowi, utworzonemu na mocy artykułu 51 niniejszej Umowy. Wspólny Komitet może również zwrócić się do punktu obserwacyjnego o przygotowanie specjalnego sprawozdania, w szczególności w przypadkach, gdy mają zastosowanie postanowienia artykułów 46 i 47 niniejszej Umowy.

2. Prace punktu obserwacyjnego są finansowane przez Umawiające się Strony, w stosunku ustalonym przez Wspólny Komitet.

3. Umawiające się Strony ustalają procedury administracyjne regulujące działalność punktu obserwacyjnego w drodze decyzji Wspólnego Komitetu, która zostanie podjęta na jego pierwszym posiedzeniu.

E. ŚRODKI KORYGUJĄCE

Artykuł 46

Jednostronne środki ochronne

1. Jeżeli po dniu 1 stycznia 2005 roku, pomimo istnienia konkurencyjnych cen transportu kolejowego oraz właściwego zastosowania środków przewidzianych w artykule 36 dotyczących wskaźników jakości, istnieją trudności dotyczące przepływu transalpejskiego ruchu drogowego w Szwajcarii, oraz jeżeli w ciągu 10-tygodniowego okresu

▼B

średnia stopa wykorzystania przepustowości kolei w Szwajcarii (towarzyszący oraz nietowarzyszący transport kombinowany) wynosi poniżej 66 %, Szwajcaria może, w drodze odstępstwa od postanowień artykułu 40 ustępy 4 i 5, podnieść opłaty przewidziane w artykule 40 ustęp 4 nie więcej niż o 12,5 %. Cały przychód z powyższej podwyżki zostaje wykorzystany na podniesienie konkurencyjności transportu kolejowego i transportu kombinowanego w stosunku do transportu drogowego.

2. Wspólnota może, jeżeli te same okoliczności, jak okoliczności wymienione w ustępie 1, zaistnieją na jej terytorium, z zastrzeżeniem porównywalnych warunków, podjąć podobne środki korygujące.

3. a) Zakres i okres zastosowania powyższych środków zostanie ograniczony ściśle do przypadków, w których są one niezbędne, aby zaradzić zaistniałej sytuacji. Okres zastosowania powyższych środków nie może przekroczyć sześciu miesięcy, ale może zostać przedłużony o dalszy jeden sześciomiesięczny okres. Dalsze przedłużenie okresu zastosowania środków może zostać ustalone przez Wspólny Komitet.

b) W przypadku gdy jedna z Umawiających się Stron poprzednio zastosowała środki określone w ustępie 1 lub 2, dalsze uciekanie się do powyższych środków przez wspomnianą Umawiającą się Stronę podlega następującym warunkom:

— w przypadku gdy okres, w którym poprzednie środki zostały zastosowane, nie przekroczył sześciu miesięcy, dalsze środki mogą zostać podjęte jedynie po upływie 12 miesięcy od daty zaprzestania stosowania poprzednich środków,

— w przypadku gdy okres, w którym poprzednie środki zostały zastosowane, przekroczył sześć miesięcy, dalsze środki mogą zostać podjęte jedynie po upływie 18 miesięcy od daty zaprzestania stosowania poprzednich środków,

— w żadnych okolicznościach środki ochronne nie mogą zostać wprowadzone częściej niż dwa razy w ciągu pięciu lat od dnia wprowadzenia powyższych środków po raz pierwszy.

Wspólny Komitet może w szczególnych przypadkach, w drodze wspólnego porozumienia, podjąć decyzję o odstąpieniu od powyższych warunków.

4. Przed podjęciem środków przewidzianych w powyższych ustępach zainteresowana Umawiająca się Strona informuje Wspólny Komitet o swoim zamiarze. Wspólny Komitet zbiera się w celu zbadania sprawy. Z wyjątkiem sytuacji, w których Wspólny Komitet zadecyduje inaczej, zainteresowana Umawiająca się Strona może podjąć powyższe środki po upływie okresu 30 dni od daty powiadomienia Wspólnego Komitetu w powyższej sprawie.

Artykuł 47

Konsensualne środki ochronne

1. W przypadku poważnych zakłóceń przepływu ruchu transalpejskiego, działających ze szkodą dla osiągnięcia celów wymienionych w artykule 30 niniejszej Umowy, Wspólny Komitet zbiera się, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, aby podjąć decyzję w sprawie

▼B

odpowiednich środków w celu zaradzenia sytuacji. Wnioskująca Umawiająca się Strona niezwłocznie informuje w tej sprawie punkt obserwacyjny ruchu, który w ciągu 14 dni składa sprawozdanie dotyczące sytuacji i wszelkich środków, jakie zostaną podjęte.

2. Wspólny Komitet zbiera się w terminie 15 dni od daty złożenia wniosku. Komitet bada sytuację biorąc odpowiednio pod uwagę sprawozdanie złożone przez punkt obserwacyjny ruchu. Wspólny Komitet, w ciągu 60 dni od swojego pierwszego posiedzenia w powyższej sprawie, wydaje decyzję o podjęciu właściwych środków. Powyższy okres może zostać przedłużony w drodze wspólnego porozumienia.

3. Zakres i okres zastosowania powyższych środków ochronnych zostają ograniczone do niezbędnego minimum koniecznego do zaradzenia zaistniałej sytuacji. Należy przyznać priorytet propozycjom rozwiązań w jak najmniejszym stopniu naruszających wykonywanie postanowień niniejszej Umowy.

Artykuł 48

Środki kryzysowe

Jeżeli przepływ ruchu transalpejskiego zostanie w sposób poważny zakłócony z powodu działania siły wyższej, na przykład w przypadku klęski żywiołowej, Umawiające się Strony, każda na swym własnym terytorium, podejmują wszelkie możliwe zgodne działania w celu przywrócenia i utrzymania przepływu ruchu. Należy przyznać priorytet sensytywnym ładunkom, np. zawierającym towary nietrwałe.

TYTUŁ V

POSTANOWIENIA OGÓLNE I KOŃCOWE

Artykuł 49

Wykonanie Umowy

1. Umawiające się Strony podejmują wszelkie właściwe środki, zarówno natury ogólnej, jak i szczególnej, aby zapewnić wykonanie zobowiązań zgodnie z niniejszą Umową.

2. Umawiające się Strony powstrzymają się od wszelkich środków, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

3. Postanowienia niniejszej Umowy odnoszące się do ograniczeń maksymalnej dopuszczalnej masy dla pojazdów przegubowych i pociągów drogowych oraz do systemów opłat transportowych zostają wprowadzone w życie w ramach dwuetapowej procedury, od dnia 1 stycznia 2001 roku do dnia 31 grudnia 2004 roku oraz od dnia 1 stycznia 2005 roku.

Artykuł 50

Środki korygujące

Jeżeli jedna z Umawiających się Stron stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona nie postępuje zgodnie z zobowiązaniami ustanowionymi w niniejszej Umowie lub nie wprowadziła w życie którejś z decyzji Wspólnego Komitetu, poszkodowana Umawiająca się Strona może, po konsultacji w ramach Wspólnego Komitetu, podjąć właściwe środki w celu utrzymania równowagi niniejszej Umowy. Umawiające się Strony dostarczą Wspólnemu Komitetowi wszelkie informacje niezbędne do gruntownego zbadania sytuacji.

▼B

Artykuł 51

Wspólny Komitet

1. Niniejszym zostaje utworzony Wspólny Komitet znany pod nazwą „Komitet Wspólnoty i Szwajcarii do spraw Transportu Śródlądowego”; Komitet składa się z przedstawicieli Umawiających się Stron i jest odpowiedzialny za zarządzanie i należyte zastosowanie postanowień niniejszej Umowy. W tym celu Komitet opracowuje zalecenia. Komitet podejmuje decyzje w sprawach określonych w niniejszej Umowie; decyzje Komitetu są wykonywane przez Umawiające się Strony zgodnie z ich wewnętrznymi zasadami. Wspólny Komitet podejmuje decyzje w drodze wspólnego porozumienia.

2. W szczególności Wspólny Komitet odpowiada za monitorowanie i zastosowanie postanowień niniejszej Umowy oraz, w szczególności, artykułu 27 ustęp 6 oraz artykułów 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 i 54. Komitet zajmuje się wprowadzaniem w życie i rewizją klauzul określonych w artykułach 52 i 55.

3. W celu zapewnienia zadowalającego wykonania postanowień niniejszej Umowy Umawiające się Strony regularnie wymieniają informacje oraz, na wniosek jednej z nich, prowadzą konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu. Umawiające się Strony dokonują wymiany informacji dostarczonych przez organy odpowiedzialne za zastosowanie postanowień niniejszej Umowy oraz w szczególności za wydawanie zezwoleń i przeprowadzanie kontroli. Powyższe organy prowadzą bezpośrednią wymianę korespondencji.

4. Wspólny Komitet przyjmuje, w drodze decyzji, swój regulamin, zawierający między innymi postanowienia, procedury zwoływania posiedzeń, wyznaczania przewodniczącego i ustanawiania zakresu jego uprawnień.

5. Wspólny Komitet zbiera się, gdy istnieje taka konieczność, jednak co najmniej raz w roku. Każda z Umawiających się Stron może wnioskować o zwołanie posiedzenia.

6. Wspólny Komitet może podjąć decyzję w sprawie stworzenia grup roboczych lub grup ekspertów, jakie uważa za właściwe, w celu wspierania Komitetu w wykonywaniu jego zadań.

7. Ponadto Komitet wypełnia obowiązki uprzednio wykonywane przez Wspólny Komitet pod nazwą „Komitet Wspólnoty i Szwajcarii do spraw Transportu Śródlądowego” powołany na mocy artykułu 18 Umowy z 1992 roku.

Artykuł 52

Rozwój prawa

1. Niniejsza Umowa, z zastrzeżeniem przestrzegania zasady niedyskryminacji oraz postanowień niniejszej Umowy, nie powinna uchybiać prawu każdej z Umawiających się Stron do jednostronnej zmiany jej ustawodawstwa krajowego dotyczącego zagadnień objętych niniejszą Umową.

2. Każda z Umawiających się Stron, gdy tylko opracuje nowe ustawodawstwo w zakresie zagadnień objętych niniejszą Umową, składa formalny wniosek o wydanie opinii przez ekspertów drugiej Umawiającej się Strony. W okresie poprzedzającym oficjalne przyjęcie powyższego nowego ustawodawstwa Umawiające się Strony informują siebie nawzajem i prowadzą konsultacje w niezbędnym zakresie. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron w ramach Wspólnego Komitetu następuje wstępna wymiana poglądów, w szczególności odnośnie do wpływu proponowanych zmian na funkcjonowanie niniejszej Umowy.

▼B

3. W czasie przyjmowania nowego zmienionego ustawodawstwa oraz najpóźniej osiem dni po ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* lub w Oficjalnym zbiorze federalnych przepisów prawnych i dekretów, zainteresowana Umawiająca się Strona powiadamia drugą Umawiającą się Stronę o tekście nowych przepisów. W terminie nie późniejszym niż dwa miesiące po dacie przedłożenia wniosku, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, odbywa się w ramach Wspólnego Komitetu wymiana poglądów dotyczących wpływu zmian na funkcjonowanie niniejszej Umowy.

4. Wspólny Komitet:

— przyjmuje decyzję zmieniającą załączniki 1, 3, 4 oraz 7 lub, w razie konieczności, proponuje rewizję postanowień niniejszej Umowy w celu włączenia zmian w wyżej wspomnianym ustawodawstwie do tekstu Umowy, jeżeli istnieje taka potrzeba, oraz na zasadzie wzajemności, lub

— przyjmuje decyzję, zgodnie z którą powyższe zmiany w ustawodawstwie zostają uznane za zgodne z niniejszą Umową, lub

— podejmuje decyzję o przyjęciu innych środków mających na celu zapewnienie sprawnego funkcjonowania niniejszej Umowy.

5. Wspólny Komitet podejmuje decyzje dotyczące procedur w celu dostosowania niniejszej Umowy do właściwych postanowień przyszłych porozumień między Wspólnotą lub Szwajcarią, z jednej strony, a państwami trzecimi, z drugiej strony, jak określono w artykułach 13 i 19.

6. W celu zrealizowania celów określonych w niniejszej Umowie Umawiające się Strony, zgodnie z harmonogramem ustanowionym w artykule 49, podejmują wszelkie niezbędne środki dla zapewnienia, że prawa i obowiązki równoważne z tymi, które zostały zawarte w instrumentach prawnych Wspólnoty, jak wymieniono w załączniku 1, są w sposób aktywny stosowane w ramach wzajemnych relacji.

Artykuł 53

Poufność

Przedstawiciele, eksperci oraz inni pracownicy Umawiających się Stron są zobowiązani, nawet po zakończeniu pełnienia swoich funkcji, do nieujawniania informacji uzyskanych w kontekście niniejszej Umowy oraz informacji, które objęte są obowiązkiem zachowania tajemnicy zawodowej.

Artykuł 54

Rozstrzyganie sporów

Każda Umawiająca się Strona może przedłożyć sprawę sporną dotyczącą interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy Wspólnemu Komitetowi, który dołoży starań, aby spór taki rozstrzygnąć. Wspólny Komitet otrzyma wszelkie istotne informacje konieczne do wnikliwej analizy sytuacji dla znalezienia możliwego do przyjęcia rozwiązania. W tym celu Wspólny Komitet ma obowiązek zbadania wszelkich możliwości utrzymania prawidłowego funkcjonowania niniejszej Umowy.

▼B

Artykuł 55

Rewizja Umowy

1. W przypadku gdy jedna z Umawiających się Stron życzy sobie zmiany postanowień niniejszej Umowy, powiadamia o tym odpowiednio Wspólny Komitet. Z zastrzeżeniem ustępów 2 i 3, zmieniona wersja niniejszej Umowy wchodzi w życie z dniem zakończenia właściwych wewnętrznych procedur.

2. Załączniki 1, 3, 4 oraz 7 mogą zostać zmienione decyzją Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 51 ustęp 1, tak aby uwzględnić rozwój prawodawstwa wspólnotowego w niniejszej dziedzinie.

3. Załączniki 5, 6, 8 oraz 9 mogą zostać zmienione decyzją Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 51 ustęp 1.

Artykuł 56

Załączniki

Załączniki 1–10 stanowią integralną część niniejszej Umowy.

Artykuł 57

Zakres terytorialny

Niniejsza Umowa ma zastosowanie z jednej strony do terytoriów, na których obowiązują postanowienia Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską oraz na warunkach ustanowionych w tym Traktacie, a z drugiej strony do terytorium Szwajcarii.

Artykuł 58

Klauzule końcowe

1. Niniejsza Umowa jest zatwierdzana lub ratyfikowana przez Umawiające się Strony zgodnie z ich procedurami wewnętrznymi. Umowa wchodzi w życie w pierwszym dniu drugiego miesiąca następującego po ostatecznym powiadomieniu o złożeniu dokumentów ratyfikacyjnych lub zatwierdzeniu wszystkich siedmiu umów wymienionych poniżej:

— Umowy w sprawie kolejowego i drogowego przewozu rzeczy i osób,

— Umowy w sprawie swobodnego przepływ osób,

— Umowy w sprawie transportu lotniczego,

— Umowy w sprawie handlu produktami rolnymi,

— Umowy o wzajemnym uznawaniu w odniesieniu do oceny zgodności,

— Umowy w sprawie niektórych aspektów zamówień publicznych,

— Umowy w sprawie współpracy naukowo-technicznej.

▼B

2. Niniejsza Umowa zostaje zawarta na okres wstępny siedmiu lat. Umowa zostanie odnowiona na okres nieograniczony, chyba że Wspólnota lub Szwajcaria zawiadomią drugą Umawiającą się Stronę o przeciwnym zamiarze przed upływem okresu wstępnego. W przypadku takiego powiadomienia stosuje się postanowienia ustępu 4.

3. Wspólnota lub Szwajcaria mogą rozwiązać niniejszą Umowę powiadamiając drugą Umawiającą się Stronę o swojej decyzji. W przypadku takiego powiadomienia stosuje się postanowienia ustępu 4.

4. Siedem umów określonych w ustępie 1 przestaje obowiązywać po sześciu miesiącach od otrzymania powiadomienia o nieodnawianiu, określonego w ustępie 2, lub powiadomienia o rozwiązaniu, określonego w ustępie 3.

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

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

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

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

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

Tehty Luxemburgissa kahdentenakymmenentenäensimmäusenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän kahtena 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 nittonhundranittionio i två exemplar på det danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska och tyska språket, vilka samtliga texter är lika giltiga.

▼B

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





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





▼B

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik 1:	Artykuł 5 ustęp 2, artykuł 6, artykuł 7 ustęp 1, artykuł 24 ustęp 1, artykuł 25 ustęp 5 oraz artykuł 27 ustęp 2: postanowienia mające zastosowanie
Załącznik 2:	Artykuł 8 ustęp 5: zasady dotyczące stosowania opłat przewidzianych w artykule 8
Załącznik 3:	Artykuł 9 ustęp 1: wzór zezwolenia dotyczącego międzynarodowego drogowego przewozu rzeczy
Załącznik 4:	Artykuł 9 ustęp 3: wykaz typów przewozów wyłączonych z systemu licencji oraz wszelkich zezwoleń
Załącznik 5:	Artykuły 12 oraz 13: wykaz istniejących praw zgodnie z obowiązującymi umowami dwustronnymi
Załącznik 6:	Artykuł 15 ustęp 2: zwolnienia z ograniczeń ciężaru oraz zakazu prowadzenia pojazdu w nocy i w niedziele
Załącznik 7:	Artykuły 17, 18 oraz 21: międzynarodowy autokarowy i autobusowy przewóz osób i procedury dotyczące zezwoleń
Załącznik 8:	Artykuły 19 oraz 20: wykaz istniejących praw zgodnie z obowiązującymi umowami dwustronnymi
Załącznik 9:	Artykuł 36: wskaźniki jakościowe dla usług transportu kolejowego oraz transportu kombinowanego
Załącznik 10:	Artykuły 40 ustęp 1: zasady stosowania opłat przewidzianych w artykule 40

▼M4

ZAŁĄCZNIK 1

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE

Zgodnie z art. 52 ust. 6 niniejszej Umowy, Szwajcaria stosuje przepisy prawne równoważne z wymienionymi poniżej przepisami:

Odpowiednie przepisy prawa unijnego

SEKCJA 1 – DOSTĘP DO ZAWODU

— Dyrektywa Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz.U. L 124 z 23.5.1996, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 98/76/WE z dnia 1 października 1998 r. (Dz.U. L 277 z 14.10.1998, s. 17).

SEKCJA 2 – NORMY SOCJALNE

— Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1266/2009 z dnia 16 grudnia 2009 r. (Dz.U. L 339 z 22.12.2009, s. 3).

— Rozporządzenie (WE) nr 484/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r. zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 w celu wprowadzenia zaświadczeń dla kierowców (Dz.U. L 76 z 19.3.2002, s. 1).

Do celów niniejszej Umowy:

a) zastosowanie ma wyłącznie art. 1 rozporządzenia (WE) nr 484/2002;

b) Wspólnota Europejska i Konfederacja Szwajcarska zwalniają z obowiązku posiadania zaświadczenia dla kierowcy obywateli Konfederacji Szwajcarskiej, państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej i państw wchodzących w skład Europejskiego Obszaru Gospodarczego;

c) Konfederacja Szwajcarska może zwolnić z obowiązku posiadania zaświadczenia dla kierowcy obywateli państw innych niż państwa wymienione w lit. b) jedynie po uprzedniej konsultacji ze Wspólnotą Europejską i po uzyskaniu jej zgody.

— Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

— Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

— Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

▼M4

— Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r. (Dz.U. L 29 z 31.1.2009, s. 45).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz.U. L 168 z 2.7.2010, s. 16).

SEKCJA 3 – NORMY TECHNICZNE

Pojazdy silnikowe

— Dyrektywa Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, s. 16), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/34/WE z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz.U. L 155 z 15.6.2007, s. 49).

— Dyrektywa Rady 88/77/EWG Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, s. 33), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE z dnia 10 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 107 z 18.4.2001, s. 10).

— Dyrektywa Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 26), zmieniona dyrektywą 2003/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 kwietnia 2003 r. (Dz.U. L 115 z 9.5.2003, s. 63).

— Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27), zmieniona dyrektywą 2002/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. (Dz.U. L 327 z 4.12.2002, s. 8).

— Dyrektywa Rady 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnosząca się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych (Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 154), zmieniona dyrektywą 2004/11/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. (Dz.U. L 44 z 14.2.2004, s. 19).

— Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59), zmieniona dyrektywą 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 lutego 2002 r. (Dz.U. L 67 z 9.3.2002, s. 47).

— Rozporządzenie Rady (WE) nr 2411/98 z dnia 3 listopada 1998 r. w sprawie uznawania w ruchu wewnątrzwspólnotowym znaków wyróżniających państwo członkowskie, w którym zarejestrowano pojazdy silnikowe i ich przyczepy (Dz.U. L 299 z 10.11.1998, s. 1).

— Dyrektywa 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie (Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2010/47/UE z dnia 5 lipca 2010 r. (Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 33).

▼M4

— Dyrektywa 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, które należy podjąć przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym zasilanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 275 z 20.10.2005, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2008/74/WE z dnia 18 lipca 2008 r. (Dz.U. L 192 z 19.7.2008, s. 51).

— Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (przekształcenie) (Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12).

— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1), zmienione przez rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 64/2012 z dnia 23 stycznia 2012 r. (Dz.U. L 28 z 31.1.2012, s. 1).

Transport materiałów niebezpiecznych

— Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35), ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/54/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. (Dz.U. L 162 z 21.6.2008, s. 11).

— Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2012/45/UE z dnia 3 grudnia 2012 r. (Dz.U. L 332 z 4.12.2012, s. 18).

Do celów niniejszej Umowy w Szwajcarii obowiązują następujące odstępstwa od dyrektywy 2008/68/WE:

1. Transport drogowy

Odstępstwa dla Szwajcarii na mocy art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych

RO - a - CH - 1

Przedmiot: Transport w cysternach oleju napędowego i oleju opałowego z numerem UN 1202.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy: punkty 1.1.3.6 i 6.8

Treść załącznika do dyrektywy: Odstępstwa dotyczące przewożonych ilości na jednostkę transportową, przepisy dotyczące budowy cystern.

Treść prawodawstwa krajowego: Cysterny, które nie zostały zbudowane zgodnie z pkt 6.8, lecz zgodnie z prawodawstwem krajowym, o pojemności do 1 210 l i używane do transportu oleju opałowego lub oleju napędowego z numerem UN 1202, mogą korzystać ze zwolnień w pkt 1.1.3.6 ADR.

▼M4

Początkowe odniesienie do prawodawstwa krajowego: punkty 1.1.3.6.3 lit. b) i 6.14 dodatku 1 do rozporządzenia w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

RO - a - CH - 2

Przedmiot: Zwolnienie z wymogu posiadania dokumentu przewozowego dotyczącego niektórych ilości towarów niebezpiecznych, określonych w pkt 1.1.3.6.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy: punkty 1.1.3.6 i 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymóg posiadania dokumentu przewozowego.

Treść prawodawstwa krajowego: Transport zabrudzonych pustych pojemników należących do kategorii transportowej 4 oraz pełnych lub pustych butli gazowych do aparatów oddechowych używanych przez służby ratunkowe lub jako sprzęt do nurkowania, w ilościach nieprzekraczających limitów określonych w pkt 1.1.3.6, nie podlega obowiązkowi posiadania dokumentu przewozowego, o którym mowa w pkt 5.4.1.

Początkowe odniesienie do prawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.6.3 lit. c) dodatku 1 do rozporządzenia w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

RO - a - CH - 3

Przedmiot: Transport zabrudzonych pustych cystern przez firmy serwisujące magazyny cieczy zanieczyszczających wodę.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy: punkty 6.5, 6.8, 8.2 i 9.

Treść załącznika do dyrektywy: Budowa, wyposażenie i kontrola cystern i pojazdów; szkolenie kierowców.

Treść prawodawstwa krajowego: Pojazdy i zabrudzone puste cysterny/pojemniki używane przez firmy serwisujące magazyny cieczy zanieczyszczających wodę do przechowywania cieczy w trakcie obsługi technicznej cystern stacjonarnych nie podlegają wymogom w zakresie budowy, wyposażenia i kontroli ani wymogom w zakresie etykietowania i znakowania przy użyciu pomarańczowej tabliczki, określonym przez ADR. Podlegają one szczegółowym wymogom etykietowania i znakowania, a kierowca pojazdu nie ma obowiązku odbycia szkolenia, o którym mowa w pkt 8.2.

Początkowe odniesienie do prawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.6.3.10 dodatku 1 do rozporządzenia w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

Odstępstwa dla Szwajcarii na mocy art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) dyrektywy 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych

RO - bi - CH - 1

Przedmiot: Transport odpadów z gospodarstw domowych zawierających towary niebezpieczne na składowiska śmieci.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy: punkty 2, 4.1.10, 5.2 i 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja, opakowanie zbiorcze, znakowanie i etykietowanie, dokumentacja.

▼M4

Treść prawodawstwa krajowego: Przepisy obejmują zasady dotyczące uproszczonej klasyfikacji odpadów z gospodarstw domowych zawierających niebezpieczne towary (z gospodarstw domowych) przez eksperta uznanego przez właściwy organ, pod kątem użycia odpowiednich pojemników i szkolenia kierowców. Odpady z gospodarstw domowych niemożliwe do sklasyfikowania przez eksperta mogą być przewożone do zakładu przerobu odpadów komunalnych w niewielkich ilościach możliwych do zidentyfikowania poprzez opakowanie i jednostkę transportową.

Początkowe odniesienie do prawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.7 dodatku 1 do rozporządzenia w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Uwagi: Przepisy te mogą być stosowane wyłącznie w odniesieniu do transportu odpadów z gospodarstw domowych zawierających towary niebezpieczne pomiędzy publicznymi zakładami przerobu odpadów komunalnych a składowiskami śmieci.

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

RO - bi - CH - 2

Przedmiot: Transport zwrotny sztucznych ogni

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy: punkty 2.1.2, 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja i dokumentacja.

Treść prawodawstwa krajowego: W celu ułatwienia transportu zwrotnego ogni sztucznych z numerami UN 0335, 0336 i 0337 z punktów sprzedaży detalicznej do dostawców przewidziano zwolnienia dotyczące podania w dokumencie przewozowym masy netto i klasyfikacji wyrobu.

Początkowe odniesienie do prawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.8 dodatku 1 do rozporządzenia w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Uwagi: Kontrola szczegółowej zawartości każdej pozycji niesprzedanego wyrobu w każdym opakowaniu jest praktycznie niemożliwa dla wyrobów przeznaczonych do sprzedaży detalicznej.

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

RO - bi - CH - 3

Przedmiot: Świadectwo szkolenia ADR dla podróży związanych z transportem uszkodzonych pojazdów, podróży związanych z naprawą, podróży wykonywanych w celu przeprowadzenia przeglądu pojazdu-cysterny/cysterny oraz podróży wykonywanych pojazdami-cysternami przez ekspertów odpowiedzialnych za przegląd danego pojazdu.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do niniejszej dyrektywy: pkt 8.2.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Kierowcy pojazdów muszą mieć ukończone kursy szkoleniowe.

Treść prawodawstwa krajowego: Szkolenie i świadectwo w zakresie ADR nie są wymagane dla podróży związanych z transportem uszkodzonych pojazdów lub jazdami próbnymi po naprawie, podróży wykonywanych w celu przeprowadzenia przeglądu pojazdu-cysterny lub jego cysterny oraz podróży wykonywanych przez ekspertów odpowiedzialnych za przegląd pojazdu-cysterny.

Początkowe odniesienie do prawodawstwa krajowego: Instrukcje z dnia 30 września 2008 r. Departamentu Federalnego ds. Środowiska, Transportu, Energii i Komunikacji (DETEC) dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

▼M4

Uwagi: W niektórych przypadkach uszkodzone pojazdy lub naprawiane pojazdy, a także pojazdy-cysterny przygotowywane do przeglądu technicznego lub kontrolowane w trakcie takiego przeglądu nadal zawierają towary niebezpieczne.

Wymagania określone w punktach 1.3 i 8.2.3 mają w dalszym ciągu zastosowanie.

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

2. Transport kolejowy

Odstępstwa dla Szwajcarii na mocy art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych

RA - a - CH - 1

Przedmiot: Transport w cysternach oleju napędowego i oleju opałowego z numerem UN 1202.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do wspomnianej dyrektywy: 6,8.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące budowy cystern.

Treść prawodawstwa krajowego: Dopuszcza się cysterny, które nie zostały zbudowane zgodnie z pkt 6.8, lecz zgodnie z prawodawstwem krajowym, o pojemności do 1 210 l i używane do transportu oleju opałowego lub oleju napędowego z numerem UN 1202.

Początkowe odniesienie do prawodawstwa krajowego: Załącznik do rozporządzenia DETEC z dnia 3 grudnia 1996 r. dotyczącego przewozu towarów niebezpiecznych koleją i kolejami linowymi (RSD, RS 742.401.6) oraz dodatek 1 rozdział 6.14 rozporządzenia dotyczącego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR, RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

RA - a - CH - 2

Przedmiot: Dokument przewozowy.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do wspomnianej dyrektywy: pkt 5.4.1.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Informacje ogólne wymagane w dokumencie przewozowym.

Treść prawodawstwa krajowego: Użycie terminu zbiorczego w dokumencie przewozowym oraz załączony wykaz zawierający informacje wymagane zgodnie z powyższym.

Początkowe odniesienie do prawodawstwa krajowego: Załącznik do rozporządzenia DETEC z dnia 3 grudnia 1996 r. dotyczącego przewozu towarów niebezpiecznych koleją i kolejami linowymi (RSD, RS 742.401.6).

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

— Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/35/UE z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy Rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE (Dz.U. L 165 z 30.6.2010, s. 1).

SEKCJA 4 – PRAWA DOSTĘPU I PRZEWOZU KOLEJOWEGO

— Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25).

▼M4

— Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70).

— Dyrektywa Rady 95/19/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za infrastrukturę (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 75).

— Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. (Dz.U. L 313 z 28.11.2009, s. 65).

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 13 z 18.1.2006, s. 1), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 328/2012 z dnia 17 kwietnia 2012 r. (Dz.U. L 106 z 18.4.2012, s. 14).

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 153 z 14.6.2007, s. 9), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).

— Decyzja Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30), zmieniona decyzją Komisji 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r. (Dz.U. L 43 z 17.2.2011, s. 33).

— Dyrektywa 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (przekształcenie) (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2013/9/UE z dnia 11 marca 2013 r. (Dz.U. L 68 z 12.3.2013, s. 55).

— Decyzja Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 1), ostatnio zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).

— Decyzja Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 72), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).

— Decyzja Komisji 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Tabor" transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 132), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4).

▼**M4**

— Decyzja Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 319 z 4.12.2010, s. 1).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 z dnia 1 marca 2011 r. w sprawie wzoru deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu szynowego (Dz.U. L 57 z 2.3.2011, s. 8).

— Decyzja Komisji 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 99 z 13.4.2011, s. 1), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).

— Decyzja Komisji 2011/274/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 126 z 14.5.2011, s. 1), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).

— Decyzja Komisji 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura" transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 126 z 14.5.2011, s. 53), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).

— Decyzja Komisji 2011/291/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski" w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 139 z 26.5.2011, s. 1), ostatnio zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich" transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 665/2012 z dnia 20 lipca 2012 r. (Dz.U. L 194 z 21.7.2012, s. 1).

— Decyzja wykonawcza Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1).

— Decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32).

▼**M4**

— Decyzja Komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 1).

— Decyzja Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 3).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 8).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – wagony towarowe” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1).

SEKCJA 5 – INNE DZIEDZINY

— Dyrektywa Rady 92/82/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie zbliżenia stawek podatków akcyzowych dla olejów mineralnych (Dz.U. L 316 z 31.10.1992, s. 19).

— Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39).

— Dyrektywa 2008/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

▼B

ZAŁĄCZNIK 2

ZASADY DOTYCZĄCE STOSOWANIA OPŁAT PRZEWIDZIANYCH W ARTYKULE 8

1. Szwajcarskie opłaty dotyczące pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej przewidzianej dla załadowanego pojazdu przekraczającej 28 t, objęte zezwoleniami określonymi w artykule 8 ustęp 2, nie są wyższe niż:

— 180 CHF za podróż tranzytową przez Szwajcarię,

— 70 CHF za podróż w obie strony do Szwajcarii i z powrotem.

2. Maksymalna szwajcarska opłata dotycząca pojazdów objętych zezwoleniem określonym w artykule 8 ustęp 3 o rzeczywistej masie całkowitej przewidzianej dla załadowanego pojazdu wynoszącej ponad 34 t, lecz mniej niż 40 t, i podróżujących na odcinku 300 km przez Alpy wynosi 252 CHF dla pojazdu niespełniającego norm EURO, 211 CHF dla pojazdu spełniającego normę EURO I oraz 178 CHF dla pojazdu spełniającego normę EURO II. Opłata jest stosowana zgodnie z postanowieniami artykułu 40.

3. Maksymalna szwajcarska opłata dotycząca pojazdów objętych zezwoleniem określonym w artykule 8 ustęp 4 o rzeczywistej masie całkowitej dla załadowanego pojazdu wynoszącej ponad 34 t, lecz mniej niż 40 t, i podróżujących na odcinku 300 km przez Alpy wynosi 300 CHF dla pojazdu niespełniającego norm EURO, 240 CHF dla pojazdu spełniającego normę EURO I oraz 210 CHF dla pojazdu spełniającego normę EURO II. Opłata jest stosowana zgodnie z postanowieniami artykułu 40.

▼B

ZAŁĄCZNIK 3

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA
(a)
(Niebieska karta – DIN A4)
(Pierwsza strona zezwolenia)
(Tekst w (jednym z) języku(-ów) urzędowym(-ych) Państwa Członkowskiego wydającego zezwolenie)

Państwo wydające zezwolenie: Znak odróżniający (1):	Nazwa właściwej władzy lub organu:

ZEZWOLENIE NR.....

dotyczące międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy

Niniejsze zezwolenie upoważnia (2)

.....

.....

.....

do prowadzenia międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy jakąkolwiek trasą, odnośnie do podróży lub ich części wykonanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 881/92 oraz przepisami ogólnymi niniejszego zezwolenia.

Uwagi szczególne: .....

.....

.....

.....

Niniejsze zezwolenie jest ważne od ..... do .....

Wydano w ..... , dnia .....

.....
(3)

(1) Znakami odróżniającymi są: (A) Austria (od dnia 1 stycznia 1997 roku), (B) Belgia, (DK) Dania, (D) Niemcy, (GR) Grecja, (E) Hiszpania, (F) Francja, (FIN) Finlandia, (IRL) Irlandia, (I) Włochy, (L) Luksemburg, (NL) Niderlandy, (P) Portugalia, (S) Szwecja, (UK) Zjednoczone Królestwo.
(2) Nazwa lub firma i pełen adres przewoźnika.
(3) Podpis i pieczęć właściwej władzy/organu wydających zezwolenie.

▼B

(Druga strona zezwolenia)
(Tekst w (jednym z) języku(-ów) urzędowym(-ych) Państwa Członkowskiego wydającego zezwolenie)

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Niniejsze zezwolenie zostaje wydane zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 881/92 w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium Państwa Członkowskiego lub w tranzycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich [1].

Zezwolenie upoważnia posiadacza do prowadzenia międzynarodowych zarobkowych przewozów rzeczy jakąkolwiek trasą, w przypadku podróży lub ich części odbywanych na terytorium Wspólnoty, w zależności od okoliczności, z zastrzeżeniem następujących warunków ustanowionych w niniejszym zezwoleniu:

- w przypadku gdy miejsce odjazdu i przyjazdu znajdują się w dwóch różnych Państwach Członkowskich, z tranzytem lub bez przez co najmniej jedno Państwo Członkowskie lub przez państwo trzecie,
- z Państwa Członkowskiego do państwa trzeciego i vice versa, z tranzytem lub bez przez co najmniej jedno Państwo Członkowskie lub przez państwa trzecie,
- między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium co najmniej jednego Państwa Członkowskiego, a także podróże pojazdem bez ładunku w związku z powyższym przewozem.

W przypadku przewozu z Państwa Członkowskiego do państwa trzeciego lub vice versa niniejsze zezwolenie jest ważne dla części podróży wykonanej na terytorium Państwa Członkowskiego załadunku lub wyładunku po zawarciu niezbędnego porozumienia między Wspólnotą oraz zainteresowanym państwem trzecim, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 881/92.

Zezwolenie jest osobistym zezwoleniem posiadacza i nie jest przenaszalne.

Zezwolenie może zostać wycofane przez właściwy organ Państwa Członkowskiego, który wydał zezwolenie, zwłaszcza gdy przewoźnik:

- nie postępuje zgodnie ze wszystkimi warunkami związanymi z użytkowaniem zezwolenia,
- dostarczył nieprawidłowych informacji w odniesieniu do danych niezbędnych dla wydania przedłużenia zezwolenia.

Oryginał zezwolenia musi być przechowywany przez przedsiębiorstwo transportowe.

Uwierzytelniony odpis zezwolenia musi być trzymany w pojeździe [2]. W przypadku zespołu pojazdów zezwolenie musi znajdować się w pojeździe silnikowym. Zezwolenie obejmuje zespół pojazdów nawet wtedy, gdy przyczepa lub naczepa nie jest zarejestrowana lub nie posiada zezwolenia na użytkowanie w imieniu posiadacza zezwolenia lub, jeżeli jest zarejestrowana lub posiada zezwolenie na użytkowanie dróg w innym Państwie Członkowskim.

Zezwolenie musi zostać okazane na każde żądanie upoważnionego funkcjonariusza służb kontroli.

Na terytorium każdego Państwa Członkowskiego posiadacz zezwolenia musi postępować zgodnie z przepisami ustawowymi, wykonawczymi i administracyjnymi obowiązującymi w tym Państwie, w szczególności w odniesieniu do transportu oraz ruchu drogowego.

---

[1] Dz.U. L 95 z 9.4.1992, str. 1.

[2] „Pojazd" oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w Państwie Członkowskim lub zestaw pojazdów, z których co najmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w Państwie Członkowskim, wykorzystywane wyłącznie do przewozu rzeczy.

▼B

ZAŁĄCZNIK 4

TYPY PRZEWOZÓW ZWOLNIONE Z WSZELKICH SYSTEMÓW LICENCJI ORAZ ZEZWOLEŃ

1. Przewóz poczty przez służby publiczne

2. Przewóz pojazdów zniszczonych lub uszkodzonych

3. Przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których rzeczywista masa całkowita dla załadowanego pojazdu, włączywszy ciężar przyczep, nie przekracza 6 ton lub których dopuszczalny ciężar ładunku, wraz z przyczepami, nie przekracza 3,5 tony.

4. Przewóz rzeczy w pojazdach silnikowych spełniających następujące warunki:

   a) przewożone rzeczy muszą stanowić własność przedsiębiorstwa lub zostały sprzedane, nabyte, wzięte w najem lub wynajęte, wyprodukowane, uzyskane, przetworzone lub naprawione przez powyższe przedsiębiorstwo;

   b) celem podróży musi być przewóz rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa albo poza przedsiębiorstwo na potrzeby własne,

   c) pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego przewozu muszą być prowadzone przez pracowników przedsiębiorstwa;

   d) pojazdy przewożące rzeczy muszą stanowić własność przedsiębiorstwa lub powinny być przez nie kupione na zasadzie odroczonej płatności bądź najmowane, pod warunkiem że w tym ostatnim przypadku pojazdy spełniają warunki dyrektywy Rady 84/647/EWG z dnia 19 grudnia 1984 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy.

      Niniejsze postanowienie nie ma zastosowania do korzystania z pojazdu zastępczego podczas krótkiej awarii pojazdu normalnie wykorzystywanego;

   e) przewóz nie może wykraczać poza działalność dodatkową w stosunku do podstawowej działalności przedsiębiorstwa.

5. Przewóz produktów leczniczych, przyrządów, wyposażenia oraz innych artykułów wymaganych w związku ze świadczeniem opieki medycznej w nagłych przypadkach, w szczególności w sytuacji klęsk żywiołowych.

▼B

ZAŁĄCZNIK 5

WYKAZ POSTANOWIEŃ DWUSTRONNYCH UMÓW W SPRAWIE TRANSPORTU DROGOWEGO ZAWARTYCH PRZEZ SZWAJCARIĘ Z RÓŻNYMI PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI WSPÓLNOTY, ODNOSZĄCYCH SIĘ DO PRZEWOZU RZECZY W RUCHU TRÓJSTRONNYM

Państwo	Data podpisania umowy	Wejście w życie	Warunki
Niemcy	17.12.1953	1.2.1954	Artykuł 7: Na mocy prawa krajowego ruch trójstronny jako taki jest dozwolony; inny tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Austria	22.10.1958	4.4.1959	Artykuł 8: Przewoźnicy uprawnieni do przewozu towarów posiadają zezwolenie na przewożenie w pojazdach zarejestrowanych w jednym z Umawiających się Państw: a) rzeczy przeznaczonych do lub pochodzących z jednego z powyższych Państw. Ruch trójstronny jako taki jest dozwolony; inny tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Belgia	25.2.1975	24.7.1975	Artykuł 4 ustęp 1 litera b): Ruch trójstronny jako taki jest dozwolony; inny tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Dania	27.8.1981	25.3.1982	Artykuł 4 ustęp 2 Przewóz z państwa trzeciego do innej Umawiającej się Strony lub z innej Umawiającej się Strony do państwa trzeciego jest przedmiotem zezwolenia wydawanego w indywidualnych przypadkach przez drugą Umawiającą się Stronę.
Hiszpania	23.1.1963	21.8.1963	Protokół z dnia 29 października 1971 roku: Ruch trójstronny jako taki jest dozwolony; inny tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Finlandia	16.1.1980	28.5.1981	Artykuł 6 ustęp 2 oraz protokół zgromadzenia szwajcarsko-fińskiego wspólnego komitetu z dnia 23 i 24 maja 1989 roku, podpunkt 2.2: ruch trójstronny jako taki oraz inny tak zwany ruch trójstronny jest dozwolony z zastrzeżeniem posiadania zezwolenia.
Francja	20.11.1951	1.4.1952	Na mocy prawa krajowego: **Przewoźnicy szwajcarscy:** wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są zabronione we Francji; **Przewoźnicy francuscy:** wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone w Szwajcarii.
Grecja	8.8.1970	6.9.1971	Artykuł 3 oraz protokół zgromadzenia szwajcarsko-greckiego wspólnego komitetu w dniach 11–13 grudnia 1972 r.: wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego dozwolone (zgodnie ze specjalnymi zezwoleniami dotyczącymi limitów).
Włochy	—	—	Protokół zgromadzenia szwajcarsko-włoskiego wspólnego komitetu z dnia 14 czerwca 1993 roku: **Przewoźnicy szwajcarscy:** zezwolenia dotyczące limitów dla ruchu trójstronnego jako takiego; inny tak zwany ruch trójstronny jest zabroniony; **Przewoźnicy włoscy:** ruch trójstronny jako taki dozwolony bez zezwolenia; zezwolenia dotyczące limitów dla innego tak zwanego ruchu trójstronnego.

▼B

Państwo	Data podpisania umowy	Wejście w życie	Warunki
Irlandia	—	—	Na mocy prawa krajowego: **Przewoźnicy szwajcarscy:** wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są zabronione z wyjątkiem, gdy zezwolenie zostaje wydane przez władze Irlandii; **Przewoźnicy irlandzcy:** wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone w stosunkach ze Szwajcarią.
Luksemburg	17.5.1972	1.6.1972	Umowa ma zastosowane jedynie do przewozu osób. Brak uzgodnień dotyczących przewozu rzeczy. Ruch trójstronny jest dozwolony na mocy prawa krajowego. (Zastosowanie zasady wzajemności). Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Niderlandy	20.5.1952	15.6.1952	Umowa ma zastosowanie jedynie do przewozu osób. Brak uzgodnień dotyczących przewozu rzeczy. Ruch trójstronny jest dozwolony na mocy prawa krajowego. (Zastosowanie zasady wzajemności). Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Portugalia	28.6.1973	1.1.1974	Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego zostały wyłączone spod regulacji na podstawie decyzji szwajcarsko-portugalskiego wspólnego komitetu z dnia 6 czerwca 1996 roku.
Zjednoczone Królestwo	20.12.1974	21.11.1975	Artykuł 3 litera b): Ruch trójstronny jako taki dozwolony. Inny tak zwany ruch trójstronny jest zabroniony.
Szwecja	12.12.1973	22.4.1974	Artykuł 4 ustępy 1 i 2: Ruch trójstronny jest dozwolony zgodnie ze specjalnymi zezwoleniami dotyczącymi limitów.

Ruch trójstronny jako taki: ma miejsce w przypadku, gdy pojazd, zgodnie ze zwykłą trasą, dokonuje tranzytu przez państwo, w którym jest zarejestrowany, np. kiedy pojazd zarejestrowany w Szwajcarii przewozi towary z Niemiec do Włoch przez Szwajcarię.

Inny tak zwany ruch trójstronny: ma miejsce w przypadku, gdy pojazd nie dokonuje tranzytu przez państwo, w którym jest zarejestrowany, np. kiedy pojazd zarejestrowany w Szwajcarii przewozi towary z Niemiec do Włoch przez Austrię.

▼B

ZAŁĄCZNIK 6

ZWOLNIENIA Z OGRANICZEŃ CIĘŻARU ORAZ ZAKAZU PROWADZENIA POJAZDU W NOCY I W NIEDZIELE

I. **Zwolnienie z ograniczenia ciężaru w okresie upływającym dnia 31 grudnia 2004 roku**

Dla podróży rozpoczynających się za granicą i kończących się na szwajcarskim obszarze przygranicznym ([1]) (i *vice versa*) zwolnienia są dozwolone bez opłaty za rzeczy o ciężarze wynoszącym do 40 ton oraz dla 40-stopowego kontenera ISO w transporcie kombinowanym o całkowitym ciężarze nie przekraczającym 44 ton. Z powodów związanych z konstrukcją drogi niektóre punkty celne stosują ograniczenia na niższym poziomie.

II. **Inne zwolnienia z ograniczenia ciężaru**

Dla podróży rozpoczynających się za granicą i kończących się poza szwajcarskim obszarem przygranicznym ([1]) (i *vice versa*) oraz dla tranzytu przez Szwajcarię rzeczywista masa całkowita przewidziana dla załadowanego pojazdu, wyższa niż maksymalna masa dozwolona w Szwajcarii, może także być dopuszczalna dla rodzajów przewozów nieokreślonych w artykule 8:

a) dla przewozów rzeczy, które są niepodzielne, w przypadku gdy uzgodnienia nie mogą zostać dotrzymane, pomimo korzystania z właściwego pojazdu;

b) dla transferu lub w celu użytkowania specjalnych pojazdów, w szczególności pojazdów roboczych, które z powodu celu ich użytkowania nie spełniają wymogów dotyczących ciężaru;

c) dla transportu w nagłych przypadkach pojazdów zniszczonych lub uszkodzonych;

d) dla przewozu lotniczych dostaw cateringowych;

e) dla przewozu drogowego rzeczy we wstępnym i końcowym etapie transportu kombinowanego, zwykle w promieniu 30 km od terminalu.

III. **Zwolnienie od zakazu prowadzenia pojazdu w nocy oraz w niedziele**

Planowane są następujące zwolnienia od zakazu prowadzenia pojazdu w nocy lub w niedziele:

a) *bez specjalnego zezwolenia*

— podróże odbywane w celu zapewnienia natychmiastowej pomocy w przypadku katastrof,

— podróże odbywane w celu zapewnienia natychmiastowej pomocy w razie wypadków, w szczególności w transporcie publicznym i wypadków lotniczych;

b) *ze specjalnym zezwoleniem*

Dla przewozu rzeczy, które z natury uzasadniają transport nocą oraz, z poważnych powodów, w niedziele:

— nietrwałe produkty rolne (takie jak owoce jagodowe, owoce i warzywa, rośliny (w tym kwiaty cięte) lub świeżo wyciskane soki owocowe) w ciągu całego roku,

— trzoda chlewna i kurczaki przeznaczone na ubój,

([1]) Obszar przygraniczny Szwajcarii definiuje załącznik 4 do protokołu piątego zgromadzenia Wspólnego Komitetu powołanego zgodnie z Umową z 1992 roku, które odbyło się w Brukseli dnia 2 kwietnia 1998 roku. Chodzi tu ogólnie o obszar w promieniu 10 kilometrów od punktu celnego.

▼B

— świeże mleko i nietrwałe przetwory mleczne,

— sprzęt cyrkowy, instrumenty muzyczne należące do orkiestry, rekwizyty teatralne itd.,

— dzienniki, w tym dzienniki zawierające artykuł wstępny oraz pocztowe przesyłki, transportowane zgodnie z wymogami dotyczącymi świadczenia usług prawnych.

W celu ułatwienia procedur zatwierdzania mogą być wydawane zezwolenia ważne do 12 miesięcy dla każdej liczby odbywanych podróży, pod warunkiem że charakter wszystkich podróży jest taki sam.

▼B

ZAŁĄCZNIK 7

MIĘDZYNARODOWE PRZEWOZY AUTOKAROWE I AUTOBUSOWE OSÓB

Artykuł 1

Definicje

Do celów niniejszej Umowy, stosuje się następujące definicje:

1. Usługi regularne:

1.1. Usługi regularne są to usługi obejmujące przewozy osób w określonych odstępach czasu na określonych trasach; przy czym pasażerowie są zabierani i opuszczają pojazd na uprzednio ustalonych przystankach. Świadczenie usług regularnych jest otwarte dla wszystkich z zastrzeżeniem, gdzie sytuacja tego wymaga, obowiązkowych ograniczeń.

Dostosowanie warunków przewozu w przypadku powyższych usług nie ma wpływu na ich charakter jako usług regularnych.

1.2. Usługi dotyczące przewozu określonej kategorii osób z wyłączeniem innych pasażerów, tak długo, jak funkcjonują zgodnie z warunkami określonymi w podpunkcie 1.1, uważa się za usługi regularne. Powyższe usługi zwane są dalej „specjalnymi regularnymi usługami".

Specjalne regularne usługi obejmują:

a) przewóz pracowników między miejscem zamieszkania a miejscem pracy;

b) przewozy do instytucji edukacyjnej i z powrotem, organizowane dla uczniów szkół i studentów;

c) przewóz żołnierzy i ich rodzin między ich państwem pochodzenia a obszarem, na którym znajdują się ich koszary.

Fakt, że usługi specjalne mogą podlegać zróżnicowaniu w zależności od potrzeb osób z nich korzystających nie ma wpływu na ich klasyfikację jako usług regularnych.

1.3. Organizacja usług równoległych lub czasowych, świadczenie usług na rzecz tej samej części społeczeństwa, która korzysta z usług publicznych, nieobsługiwanie niektórych przystanków oraz obsługiwanie dodatkowych przystanków na istniejącej trasie obsługiwanej przez podmiot świadczący usługi regularne, regulowane są przez te same zasady, jakie obowiązują w przypadku istniejących usług regularnych.

2. Usługi okazjonalne

2.1. Usługi okazjonalne są to usługi niespełniające warunków definicji usług regularnych, w tym specjalnych usług regularnych, oraz usługi, które charakteryzują się przede wszystkim tym, że obejmują przewóz grup osób zgromadzonych z inicjatywy klienta lub samego przewoźnika.

Organizacja usług równoległych lub czasowych, porównywalnych do istniejących usług regularnych, oraz świadczenie usług na rzecz tej samej części społeczeństwa, która korzysta z istniejących usług regularnych, jest przedmiotem zezwolenia, zgodnie z procedurą ustanowioną w sekcji I.

2.2. Usługi określone w punkcie 2 nie przestają mieć charakteru usług okazjonalnych jedynie dlatego, że są świadczone w pewnych odstępach czasu.

2.3. Usługi okazjonalne mogą być świadczone przez grupę przewoźników działających w imieniu tego samego wykonawcy.

Nazwy takich przewoźników oraz, gdzie sytuacja tego wymaga, punkty połączeń na trasie są przekazywane właściwym organom zainteresowanych Państw Członkowskich Wspólnoty Europejskiej oraz Szwajcarii, zgodnie z procedurami, które zostaną ustalone przez Wspólny Komitet.

3. Działalność transportowa na własny rachunek.

Działalnością transportową na własny rachunek są działania prowadzone na zasadzie non-profit oraz z powodów niehandlowych przez osobę fizyczną lub osobę prawną, pod warunkiem że:

— działalność transportowa stanowi jedynie działalność dodatkową wspomnianej osoby fizycznej lub prawnej,

▼B

— wykorzystywane pojazdy stanowią własność wspomnianej osoby fizycznej lub prawnej lub zostały przez nią uzyskane na odroczonych warunkach lub są przedmiotem długoterminowej umowy leasingu i są prowadzone przez wspomnianą osobę fizyczną lub prawną lub przez członka jej personelu.

Sekcja I

USŁUGI REGULARNE PODLEGAJĄCE ZEZWOLENIU

Artykuł 2

Charakter zezwolenia

1. Zezwolenia są wydawane dla przedsiębiorstwa transportowego wymienionego z nazwy i nie mogą być przenaszalne przez powyższe przedsiębiorstwo na rzecz osób trzecich. Jednakże przewoźnik, który otrzymał zezwolenie, może, za zgodą organu określonego w artykule 3 ustęp 1 niniejszego załącznika, świadczyć usługi przez podwykonawcę. W takim przypadku nazwa drugiego przedsiębiorstwa oraz jego funkcja jako podwykonawcy zostanie wskazana w zezwoleniu. Podwykonawca musi spełniać warunki ustanowione w artykule 17 Umowy.

   W przypadku przedsiębiorstw stowarzyszonych do celów świadczenia usług regularnych zezwolenie zostaje wydane ze wskazaniem nazw wszystkich uczestniczących przedsiębiorstw. Zezwolenie zostaje wydane przedsiębiorstwu, które zarządza działaniami, a pozostałe przedsiębiorstwa otrzymują jego kopie. Zezwolenie zawiera nazwy wszystkich przewoźników.

2. Okres ważności zezwolenia nie przekracza pięciu lat.

3. Zezwolenia zawierają następujące informacje:

   a) rodzaj świadczonej usługi;

   b) trasa, na jakiej świadczone są usługi, w szczególności miejsce odjazdu i miejsce przeznaczenia;

   c) okres ważności zezwolenia;

   d) wykaz przystanków i rozkład jazdy.

4. Zezwolenia są zgodne ze wzorem wymienionym w rozporządzeniu (WE) nr 2121/98 ([1]).

5. Zezwolenia uprawniają ich posiadacza (posiadaczy) do świadczenia usług regularnych na terytoriach Umawiających się Stron.

6. Przewoźnik świadczący usługi regularne może korzystać z dodatkowych pojazdów w sytuacjach przejściowych i wyjątkowych.

   W takim przypadku przewoźnik musi zapewnić, że następujące dokumenty są trzymane w pojeździe:

   — kopia zezwolenia na świadczenie usług regularnych,

   — kopia umowy zawartej między przewoźnikiem świadczącym usługi regularne a firmą dostarczającą dodatkowe pojazdy lub inny równoważny dokument,

   — uwierzytelniony odpis licencji wspólnotowej w przypadku przewoźników Wspólnoty, lub podobna licencja szwajcarska w przypadku przewoźników szwajcarskich, wydana na rzecz przewoźnika świadczącego usługi regularne.

([1]) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2121/98 z dnia 2 października 1998 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzeń Rady (EWG) nr 684/92 i (WE) nr 12/98 w zakresie dokumentów dla przewozu osób autokarem i autobusem (Dz.U. L 268 z 3.10.1998, str. 10).

▼B

Artykuł 3

Złożenie wniosków o uzyskanie zezwolenia

1. Przewoźnicy Wspólnoty ubiegający się o uzyskanie zezwolenia składają wnioski w tej sprawie zgodnie z postanowieniami artykułu 6 rozporządzenia (EWG) nr 684/92, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 11/98, a przewoźnicy szwajcarscy ubiegający się o uzyskanie zezwolenia składają wnioski w tej sprawie zgodnie z postanowieniami rozdziału 5 nakazu z dnia 25 listopada 1998 roku w sprawie koncesji na przewóz osób (OCTV) ([1]). W przypadku usług zwolnionych z obowiązku posiadania zezwolenia w Szwajcarii, lecz objętych tym obowiązkiem we Wspólnocie, szwajcarscy przewoźnicy ubiegający się o wydanie zezwolenia składają wnioski w tej sprawie właściwym organom szwajcarskim, jeżeli miejsce odjazdu znajduje się w Szwajcarii.

2. Wnioski są zgodne ze wzorem określonym w rozporządzeniu (WE) nr 2121/98.

3. Osoby ubiegające się o otrzymanie zezwolenia zapewniają wszelkie dodatkowe informacje, które uznają za istotne lub jeżeli o ich udzielenie wnosi organ wydający zezwolenia. W szczególności wnioskodawcy powinni przedstawić harmonogram podróży umożliwiający sprawdzenie, czy świadczenie usług jest zgodne z przepisami prawnymi dotyczącymi czasu prowadzenia pojazdu oraz odpoczynku. Przewoźnicy Wspólnoty powinni także przedłożyć kopię licencji wspólnotowej na prowadzenie zarobkowych międzynarodowych przewozów drogowych osób, a przewoźnicy szwajcarscy odpowiednio kopię podobnej licencji szwajcarskiej, wydanej przewoźnikowi świadczącemu usługi regularne.

Artykuł 4

Procedura dotycząca zezwoleń

1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z właściwymi organami Umawiających się Stron, na terytorium których pasażerowie wsiadają do pojazdu lub go opuszczają. Organ wydający zezwolenia przesyła swoją ocenę powyższym organom, a także właściwym organom Państw Członkowskich Wspólnoty, przez terytorium których pojazd przejeżdża bez zabierania lub wysadzania pasażerów, wraz z kopią wniosku oraz kopiami innych właściwych dokumentów.

2. Właściwe organy Szwajcarii oraz Państw Członkowskich Wspólnoty Europejskiej, z którymi porozumienie w tej sprawie jest wymagane, zawiadamiają organ wydający zezwolenie o swojej decyzji w terminie dwóch miesięcy. Powyższy termin zostanie obliczony od daty otrzymania wniosku o wydanie opinii określonej w potwierdzeniu odbioru. Jeżeli w powyższym terminie organ wydający zezwolenie nie otrzyma odpowiedzi, uznaje się, że organy, z którymi się konsultowano wyraziły swoją zgodę i zezwolenie zostaje wydane.

3. Z zastrzeżeniem postanowień ustępów 7 i 8, organ wydający zezwolenie podejmuje decyzję w ciągu czterech miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.

4. Zezwolenie zostanie wydane, chyba że:

   a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usług będących przedmiotem wniosku przy użyciu sprzętu, jakim bezpośrednio dysponuje;

   b) w przeszłości wnioskodawca nie postępował zgodnie z krajowymi i międzynarodowymi prawodawstwami dotyczącymi transportu drogowego, w szczególności nie przestrzegał warunków i wymogów dotyczących zezwoleń na świadczenie międzynarodowych usług drogowego przewozu osób lub w poważny sposób naruszył prawodawstwo dotyczące bezpieczeństwa drogowego, w szczególności zasady mające zastosowanie do pojazdów oraz okresu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców;

   c) w przypadku wniosku o odnowienie zezwolenia nie zostały spełnione warunki zezwolenia;

([1]) RS/SR 744.11.

▼B

d) jest oczywiste, że usługi, o świadczenie których ubiega się wnioskodawca, bezpośrednio zaszkodziłyby istnieniu regularnych usług objętych już zezwoleniem, z wyjątkiem przypadków, gdy świadczeniem powyższych usług regularnych zajmuje się tylko jeden przewoźnik lub jedna grupa przewoźników;

e) wydaje się, że wnioskodawca zamierza świadczyć wyłącznie usługi spośród istniejących, przynoszące największy dochód na trasach, którymi jest zainteresowany;

f) właściwy organ danej Umawiającej się Strony po szczegółowej analizie decyduje, że wspomniane usługi w poważny sposób wpłynęłyby na funkcjonowanie porównywalnych usług kolejowych świadczonych na bezpośrednich odcinkach trasy objętej wnioskiem. Wszelkie decyzje podjęte zgodnie z niniejszym postanowieniem oraz powody, które za nimi stoją, zostaną podane do wiadomości zainteresowanych przewoźników.

Od dnia 1 stycznia 2000 roku, w przypadku gdy istniejące międzynarodowe usługi autokarowego lub autobusowego przewozu osób w poważny sposób wpływają na funkcjonowanie porównywalnych usług kolejowych świadczonych na bezpośrednich odcinkach trasy objętej wnioskiem, właściwy organ danej Umawiającej się Strony może, w porozumieniu ze Wspólnym Komitetem, zawiesić lub wycofać zezwolenie na świadczenie międzynarodowych usług autokarowego lub autobusowego przewozu osób po dostarczeniu przewoźnikowi sześciomiesięcznego wypowiedzenia.

Fakt zaoferowania przez przewoźnika cen niższych od cen innych przewoźników drogowych lub wcześniejsza obecność na trasie będącej przedmiotem zezwolenia innych przewoźników nie mogą same w sobie stanowić uzasadnienia odrzucenia wniosku.

5. Organ wydający zezwolenie może odrzucić wnioski jedynie z powodów będących w zgodzie z postanowieniami niniejszej Umowy.

6. Jeżeli procedura osiągania porozumienia określona w ustępie 1 nie przyniesie rezultatu, sprawa może zostać skierowana do Wspólnego Komitetu.

7. Wspólny Komitet w możliwie najszybszym trybie podejmuje decyzję, która wchodzi w życie w terminie 30 dni od daty podania jej do wiadomości Szwajcarii oraz zainteresowanych Państw Członkowskich Wspólnoty Europejskiej.

8. Zaraz po zakończeniu procedury ustanowionej w niniejszym artykule organ wydający zezwolenie poinformuje wszystkie organy określone w ustępie 1 oraz, gdzie sytuacja tego wymaga, prześle im kopie zezwolenia.

Artykuł 5

Wydawanie i odnawianie zezwoleń

1. Zaraz po zakończeniu procedury ustanowionej w artykule 4 organ wydający zezwolenie wyda zezwolenie lub oficjalnie odrzuci wniosek.

2. Decyzja o odrzuceniu wniosku musi zawierać powody odrzucenia. Umawiające się Strony zapewnią, że przewoźnicy będą mieć możliwość powołania się na swoje prawa w przypadku odrzucenia wniosku.

3. Artykuł 4 niniejszego załącznika stosuje się, *mutatis mutandis*, do wniosków o odnowienie zezwoleń lub zmianę warunków, zgodnie z którymi muszą być świadczone usługi będące przedmiotem zezwolenia.

W przypadku niewielkiej zmiany warunków prowadzenia działalności, w szczególności jeśli chodzi o dostosowanie opłaty za przejazd lub rozkładu jazdy, organ wydający zezwolenie powinien jedynie dostarczyć powyższe informacje właściwym organom drugiej Umawiającej się Strony.

Artykuł 6

Wygaśnięcie zezwolenia

Procedurą, jaką należy zastosować w przypadku wygaśnięcia zezwolenia, jest procedura ustanowiona w artykule 9 rozporządzenia (EWG) nr 684/92 oraz w artykule 44 OCTV.

▼B

Artykuł 7

Obowiązki przewoźników

1. Z wyjątkiem przypadków siły wyższej, przewoźnik świadczący usługi regularne, aż do wygaśnięcia zezwolenia, podejmuje wszelkie środki w celu zagwarantowania świadczenia usług transportowych spełniającego wymagane normy dotyczące ciągłości, prawidłowości i przepustowości oraz spełnia inne warunki ustalone przez właściwe organy zgodnie z artykułem 2 ustęp 3 niniejszego załącznika.
2. Przewoźnik publikuje informacje o trasie świadczonych usług, przystankach, rozkładzie jazdy, wysokości opłat za przejazd oraz warunki przewozu w zakresie, w jakim powyższe nie jest przewidziane prawem, w sposób zapewniający, że wyżej wymienione informacje są łatwo dostępne dla wszystkich użytkowników.
3. Szwajcaria i zainteresowane Państwa Członkowskie Wspólnoty Europejskiej mają możliwość, w drodze wspólnego porozumienia oraz porozumienia z posiadaczem zezwolenia, dokonania zmian w warunkach operacyjnych dotyczących świadczenia usług regularnych.

Sekcja II

USŁUGI OKAZJONALNE I INNE USŁUGI ZWOLNIONE Z OBOWIĄZKU POSIADANIA ZEZWOLENIA

Artykuł 8

Dokument kontroli

1. Usługi określone w artykule 18 ustęp 1 Umowy są wykonywane z zastosowaniem dokumentu kontroli (formularz podróży).
2. Przewoźnik świadczący usługi okazjonalne musi przed każdą podróżą wypełnić formularz podróży.
3. Blankiety formularzy podróży zostaną dostarczone przez właściwe organy Szwajcarii lub Państw Członkowskich Wspólnoty Europejskiej w zależności od tego, w którym państwie przewoźnik posiada siedzibę, lub przez organy wyznaczone przez powyższe organy.
4. Wzór dokumentu kontroli oraz sposób, w jaki powyższy dokument ma być wykorzystany, zostały określone w rozporządzeniu (WE) nr 2121/98.

Artykuł 9

Świadectwo

Świadectwo określone w artykule 18 ustęp 6 Umowy zostaje wydane przez właściwy organ Szwajcarii lub Państw Członkowskich Wspólnoty Europejskiej w zależności od tego, w którym z państw pojazd został zarejestrowany.

Świadectwo jest zgodne ze wzorem wymienionym w rozporządzeniu (WE) nr 2121/98.

Sekcja III

KONTROLE I KARY

Artykuł 10

Bilety transportowe

1. Osoby korzystające z usług regularnych, wyłączywszy specjalne usługi regularne, w trakcie całej podróży posiadają bilety transportowe, indywidualne lub zbiorowe, zawierające następujące informacje:
   — miejsce odjazdu i miejsce przeznaczenia oraz, gdzie stosowne, podróży powrotnej,
   — okres ważności biletu,
   — wysokość opłaty za przejazd.

▼B

2. Bilet transportowy określony w ustępie 1 zostaje przedstawiony na żądanie każdego uprawnionego funkcjonariusza kontroli.

Artykuł 11

Kontrole na drodze i w przedsiębiorstwach

1. W przypadku zarobkowego przewozu następujące dokumenty muszą być trzymane w pojeździe i okazywane na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza kontroli: poświadczona za zgodność z oryginałem kopia licencji Wspólnoty w przypadku przewoźników Wspólnoty lub podobna licencja Szwajcarska dla szwajcarskich przewoźników oraz, w zależności od rodzaju świadczonych usług, albo zezwolenie (lub jego uwierzytelniony odpis), albo formularz podróży.

   W przypadku prowadzenia działalności transportowej na własny rachunek świadectwo (lub jego uwierzytelniony odpis) musi znajdować się w pojeździe i zostać okazane na żądanie każdego uprawnionego funkcjonariusza kontroli.

   W przypadku usług objętych postanowieniami artykułu 18 ustęp 2 niniejszej Umowy umowa lub jej kopia poświadczona za zgodność z oryginałem służą jako dokument kontroli.

2. Przewoźnicy używający autokarów i autobusów w międzynarodowym przewozie osób pozwalają na przeprowadzenie każdej kontroli mającej na celu zapewnienie, że ich działalność jest prowadzona we właściwy sposób, w szczególności w odniesieniu do okresu prowadzenia pojazdu oraz odpoczynku.

Artykuł 12

Wzajemna pomoc

1. Właściwe organy Umawiających się Stron na żądanie dostarczą sobie nawzajem wszelkie istotne informacje znajdujące się w ich posiadaniu i dotyczące:

   — przypadków naruszenia niniejszej Umowy oraz innych zasad regulujących międzynarodowy przewóz osób autokarem lub autobusem, popełnionych na ich terytorium lub przez przewoźnika drugiej Umawiającej się Strony, a także nałożonych kar,

   — kar nałożonych na własnych przewoźników za naruszenie popełnione na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

2. Właściwe organy Umawiającej się Strony, w której przewoźnik posiada siedzibę, mogą wycofać licencję Wspólnoty lub podobną licencję w przypadku Szwajcarii, jeżeli jej posiadacz:

   — nie spełnia już warunków ustanowionych w artykule 17 ustęp 1 niniejszej Umowy,

   — dostarczył nieprecyzyjne informacje dotyczące danych potrzebnych do wydania licencji Wspólnoty lub podobnej licencji szwajcarskiej.

3. Organ wydający zezwolenie wycofa je, jeżeli posiadacz zezwolenia nie spełnia już warunków dotyczących wydania zezwolenia zgodnie z niniejszą Umową, w szczególności jeżeli właściwe organy Umawiających się Stron, w których przewoźnik posiada siedzibę, wniósł o wycofanie zezwolenia. Organ wydający zezwolenie niezwłocznie poinformuje o tym właściwe organy drugiej Umawiającej się Strony.

4. Jeżeli przewoźnik popełni poważne naruszenie lub wielokrotnie popełnia niewielkie naruszenia przepisów transportowych oraz zasad bezpieczeństwa drogowego, w szczególności zasad mających zastosowanie do pojazdów, okresu prowadzenia pojazdu oraz odpoczynku dla kierowców oraz odnośnie do nieuprawnionego świadczenia równoległych lub tymczasowych usług określonych w artykule 1 podpunkt 2.1, właściwe organy Umawiającej się Strony, w której przewoźnik posiada siedzibę, mogą w szczególności wycofać licencję Wspólnoty lub podobną szwajcarską licencję lub mogą czasowo i/lub częściowo wycofać uwierzytelnione odpisy licencji Wspólnoty danego przewoźnika lub podobnej szwajcarskiej licencji.

▼B

Powyższe kary zostają ustalone proporcjonalnie do powagi naruszenia popełnionego przez posiadacza licencji Wspólnoty lub podobnej szwajcarskiej licencji oraz biorąc pod uwagę całkowitą liczbę uwierzytelnionych odpisów posiadanych przez przewoźnika w związku z prowadzeniem działalności w dziedzinie transportu międzynarodowego.

▼B

ZAŁĄCZNIK 8

WYKAZ POSTANOWIEŃ DWUSTRONNYCH UMÓW W SPRAWIE TRANSPORTU DROGOWEGO ZAWARTYCH PRZEZ SZWAJCARIĘ Z RÓŻNYMI PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI WSPÓLNOTY, ODNOSZĄCYCH SIĘ DO UDZIELANIA ZEZWOLEŃ NA PRZEWÓZ OSÓB W RUCHU TRÓJSTRONNYM

Państwo	Data podpisania umowy	Wejście w życie	Warunki
Niemcy	17.12.1953	1.2.1954	Artykuły 4 i 5: — zgodnie z prawem krajowym — respektując zasadę wzajemności
Austria	22.10.1958	4.4.1959	Artykuł 6: — zgodnie z prawem krajowym — respektując zasadę wzajemności
Belgia	25.2.1975	24.7.1975	Artykuł 3: — zgodnie z prawem krajowym
Dania	27.8.1981	25.3.1982	Artykuły 3 i 5: — zgodnie z prawem krajowym
Hiszpania	23.1.1963	21.8.1963	Artykuły 2 i 3: — wyraźne zezwolenie drugiej Umawiającej się Strony — w drodze wzajemnego porozumienia (wzajemność)
Finlandia	16.1.1980	28.5.1981	Artykuł 3: — zgodnie z prawem krajowym
Francja	20.11.1951	1.4.1952	Rozdział II: — w drodze wzajemnego porozumienia — respektując zasadę wzajemności
Grecja	8.8.1970	6.9.1971	Artykuł 2: — w drodze wzajemnego porozumienia (wzajemność)
Włochy	—	—	– zgodnie z prawem krajowym (brak umowy dwustronnej)
Irlandia	—	—	– zgodnie z prawem krajowym (brak umowy dwustronnej)
Luksemburg	17.5.1972	1.6.1972	Artykuł 3: – zgodnie z prawem krajowym
Niderlandy	20.5.1952	15.6.1952	Ustęp 2 punkt 2 – zgodnie z prawem krajowym
Portugalia	28.6.1973	1.1.1974	Protokół do umowy, sekcje 5 i 6 — wzajemne porozumienie — wzajemność
Zjednoczone Królestwo	20.12.1974	21.11.1975	– zgodnie z prawem krajowym (umowa dotyczy jedynie przewozu rzeczy)
Szwecja	12.12.1973	22.4.1974	Artykuł 3: – zgodnie z prawem krajowym

▼B

ZAŁĄCZNIK 9

JAKOŚĆ USŁUG TRANSPORTU KOLEJOWEGO I TRANSPORTU KOMBINOWANEGO

Jeżeli Szwajcaria zamierza podjąć środki ochronne określone w artykule 46 Umowy, mają zastosowanie następujące warunki:

1. Średnia cena transportu kolejowego lub transportu kombinowanego przez Szwajcarię nie może przekraczać kosztu odnoszącego się do pojazdu o maksymalnej dopuszczalnej masie wynoszącej 40 t, podróżującego na odcinku 300 km przez Alpy. W szczególności średnia cena nałożona na towarzyszący transport kombinowany („ciężarówka transportowana koleją") nie może przekraczać kosztów transportu drogowego (opłat drogowych i kosztów zmiennych).

2. Szwajcaria podjęła kroki w celu podniesienia konkurencyjności transportu kombinowanego oraz przewozu rzeczy koleją przez jej terytorium.

3. Wskaźniki wykorzystane przy ocenie konkurencyjności transportu kombinowanego i przewozu rzeczy koleją powinny co najmniej objąć następujące elementy:

   — zakres, w jakim rozkłady jazdy i prędkość spełniają potrzeby użytkowników,

   — stopień, w jakim podmioty świadczące usługi gwarantują ich jakość i przyjmują odpowiedzialność z tego tytułu,

   — zakres, w jakim szwajcarscy przewoźnicy spełniają swoje zobowiązania w zakresie jakości lub, jeżeli ich nie spełniają, zakres, w jakim klienci otrzymują z tego tytułu odszkodowanie,

   — warunki dokonywania rezerwacji.

▼B

ZAŁĄCZNIK 10

ZASADY SKŁADANIA WNIOSKÓW W SPRAWIE OPŁAT PRZEWIDZIANYCH W ARTYKULE 40

Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 40 ustęp 3 litera b) i ustęp 5, opłaty przewidziane w Artykule 40 są nakładane w następujący sposób:

a) w przypadku działalności transportowej prowadzonej w Szwajcarii, opłaty są zwiększane lub zmniejszane proporcjonalnie do zakresu, w jakim rzeczywista odległość pokonana w Szwajcarii przekracza lub jest mniejsza niż 300 km;

b) opłaty są proporcjonalne do kategorii ciężaru pojazdu.

▼B

AKT KOŃCOWY

Pełnomocnicy

WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

i

KONFEDERACJI SZWAJCARSKIEJ,

spotykając się dnia dwudziestego pierwszego czerwca tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiątego piątego roku w Luksemburgu w celu podpisania Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu rzeczy i osób transportem kolejowym i drogowym, przyjęli wymienione poniżej Wspólne Deklaracje i dołączyli je do niniejszego Aktu Końcowego:

— Wspólną deklarację w sprawie artykułu 38 ustęp 6,

— Wspólną deklarację w sprawie dalszych negocjacji.

Przyjęli oni także do wiadomości następujące deklaracje załączone do niniejszego Aktu Końcowego:

— Deklarację w sprawie szwajcarskiej obecności w komitetach,

— Deklarację Szwajcarii w sprawie wykorzystywania kontyngentów taryfowych (40 t),

— Deklarację Wspólnoty Europejskiej w sprawie wykorzystywania kontyngentów taryfowych (40 t),

— Deklarację Szwajcarii w sprawie artykułu 40 ustęp 4,

— Deklarację Szwajcarii w sprawie ułatwiania procedur celnych (artykuł 43 ustęp 1).

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

Udfærdiget i Luxembourg den enogtyvende juni nitten hundrede og nioghalvfems.

Geschehen zu Luxemburg am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig.

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

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

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

Fatto a Lussemburgo, addì ventuno giugno millenovecentonovantanove.

Gedaan te Luxemburg, de eenentwintigste juni negentienhonderd negenennegentig.

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

Tehty Luxemburgissa kahdentenakymmenentenäensimmäisenä 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

WSPÓLNA DEKLARACJA

w sprawie artykułu 38 ustęp 6

Umawiające się Strony deklarują, że postanowienia artykułu 38 ustęp 6 są bez uszczerbku dla stosowania, w ramach federalnego systemu szwajcarskiego, instrumentów objętych federalnym finansowym systemem wyrównawczym.

▼B

WSPÓLNA DEKLARACJA

W sprawie dalszych negocjacji

Wspólnota Europejska i Konfederacja Szwajcarska deklarują swój zamiar podjęcia negocjacji w celu zawarcia porozumień w obszarach wspólnego zainteresowania, takich jak uaktualnienie Protokołu 2 do Porozumienia o wolnym handlu z 1972 roku i szwajcarskie uczestnictwo w niektórych wspólnotowych programach szkoleniowych, młodzieżowych, dotyczących środków masowego komunikowania się, statystycznych i środowiskowych. Prace przygotowawcze do tych negocjacji powinny postępować szybko po zakończeniu bieżących negocjacji dwustronnych.

▼B

DEKLARACJA

W sprawie obecności szwajcarskiej w komitetach

Rada zgadza, by przestawicie Szwajcarii mogli, w zakresie spraw dla nich interesujących, być obecni na posiedzeniach następujących komitetów i grup roboczych ekspertów w charakterze obserwatorów:

— komitety programów badawczych, włącznie z Komitetem Badań Naukowych i Technicznych (CREST),

— Komisja administracyjna do spraw ubezpieczeń społecznych dla migrujących robotników,

— Grupa koordynująca do spraw wzajemnego uznawania dyplomów wyższych uczelni,

— komitety doradcze do spraw tras lotniczych oraz stosowania zasad konkurencji w obszarze transportu lotniczego.

Przedstawiciele Szwajcarii nie będą obecni podczas głosowania w komitetach.

W przypadku innych komitetów zajmujących się obszarami spraw objętych niniejszą Umową, w odniesieniu do których Szwajcaria przyjęła *acquis communautaire* lub (inne) równoważne środki, Komisja będzie konsultowała się ze szwajcarskimi ekspertami w sposób określony w art. 100 Porozumienia EOG.

▼B

DEKLARACJA SZWAJCARII

w sprawie wykorzystywania kontyngentów taryfowych (40 t)

Szwajcaria deklaruje, że do celów przywozu, wywozu i przewozu tranzytowego nie więcej niż 50 % kontyngentów taryfowych przewidzianych w artakule 8 Umowy zostanie wykorzystanych dla pojazdów szwajcarskich, których rzeczywista masa całkowita z ładunkiem nie przekracza 40 t.

▼B

DEKLARACJA WSPÓLNOTY EUROPEJSKIEJ

w sprawie wykorzystywania kontyngentów taryfowych (40 t)

Wspólnota deklaruje, że, zgodnie z jej bieżącymi szacunkami, oczekuje ona, że około 50 % jej kontyngentów określonych w artykule 8 zostanie wykorzystane do celów dwustronnych operacji transportowych.

▼B

DEKLARACJA SZWAJCARII

w sprawie artykułu 40 ustęp 4

Szwajcaria deklaruje, że, w odniesieniu do stosowania opłat, określonych w artykule 40 ustęp 4 Umowy, ustali rzeczywiste opłaty mające zastosowanie do chwili otwarcia pierwszego tunelu bazowego lub do dnia 1 stycznia 2008 roku, w zależności od tego, która data będzie wcześniejsza, na poziomie poniżej maksymalnej kwoty dozwolonej tą Umową. Szwajcaria zamierza, planując w oparciu o bieżące dane, ustalić te opłaty na lata 2005, 2006 i 2007 na poziomie wynoszącym przeciętnie CHF 292, 50 i maksymalnie CHF 350.

▼B

DEKLARACJA SZWAJCARII

w sprawie ułatwienia procedur celnych (artykuł 43 ustęp 1)

W celu ułatwienia odprawy celnej na drogowych przejściach granicznych między Unią Europejską a Szwajcarią Szwajcaria zgodziła się na następujące środki, które zostaną w ciągu roku 1999 w trybie priorytetowym uzgodnione przez Wspólny Komitet ustanowiony na mocy Umowy z 1992 roku:

— zapewnienie, we współpracy z urzędami celnymi krajów z nią sąsiadujących, by godziny pracy urzędów na głównych przejściach granicznych były na tyle wydłużone, by wystarczały na to, żeby pojazdy do przewozu ładunków ciężkich mogły rozpocząć swoją podróż przez Szwajcarię z chwilą zakończenia okresu nocnego zakazu poruszania się ciężarówek lub kontynuować podróż do chwili rozpoczęcia zakazu nocnego. Jeżeli będzie to konieczne, może być w tym celu nakładana dodatkowa opłata odpowiadająca dodatkowym kosztom. Opłata ta jednak nie powinna przekraczać CHF 8;

— osiągnięcie, do dnia 1 stycznia 2000 roku, a następnie utrzymanie, we współpracy z organami celnymi krajów z nią sąsiadujących, dla każdego z przejść granicznych między Szwajcarią a Unią Europejską czasu trwania odprawy celnej dla pojazdów do przewozu ładunków ciężkich wynoszącego 30 minut (mierzonego od chwili wejścia na teren pierwszego z urzędów celnych do odprawy w drugim z nich).