

Acest document are doar scop informativ și nu produce efecte juridice. Instituțiile Uniunii nu își asumă răspunderea pentru conținutul său. Versiunile autentice ale actelor relevante, inclusiv preambulul acestora, sunt cele publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și disponibile pe site-ul EUR-Lex. Aceste texte oficiale pot fi consultate accesând linkurile integrate în prezentul document.

► **B****ACORD**

între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul feroviar și rutier de mărfuri și călători

(JO L 114, 30.4.2002, p. 91)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
► <u>M1</u>	Decision No 2/2004 of the Community/Switzerland Inland Transport Committee of 22 June 2004 (*)	L 75	60	22.3.2005
► <u>M2</u>	Decizia nr. 1/2009 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 16 iunie 2009	L 273	15	17.10.2009
► <u>M3</u>	Decizia nr. 1/2010 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 22 decembrie 2010	L 19	34	22.1.2011
► <u>M4</u>	Decizia nr. 1/2013 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 6 decembrie 2013	L 352	79	24.12.2013
► <u>M5</u>	Decizia nr. 1/2015 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 16 decembrie 2015	L 23	82	29.1.2016
► <u>M6</u>	Decizia nr. 2/2016 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 10 iunie 2016	L 186	38	9.7.2016
► <u>M7</u>	Decizia nr. 1/2018 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 12 iunie 2018	L 166	20	3.7.2018
► <u>M8</u>	Decizia nr. 1/2019 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 7 iunie 2019	L 180	22	4.7.2019
► <u>M9</u>	Decizia nr. 2/2019 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 13 decembrie 2019	L 13	43	17.1.2020
► <u>M10</u>	Decizia nr. 2/2020 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 11 decembrie 2020	L 15	34	18.1.2021
► <u>M11</u>	Decizia nr. 1/2021 a Comitetului pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția din 30 iunie 2021	L 255	7	16.7.2021

rectificat prin:

- **C1** Rectificare, JO L 33, 10.2.2016, p. 38 (1/2015)

(*) Acest act nu a fost publicat niciodată în limba română.



ACORD

între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul feroviar și rutier de mărfuri și călători

CONFEDERAȚIA ELVEȚIANĂ, denumită în continuare „Elveția”,

COMUNITATEA EUROPEANĂ, denumită în continuare „Comunitatea”,

ambele denumite în continuare „părțile contractante”,

CONȘTIENȚE de interesul reciproc al părților contractante de a promova cooperarea și comerțul, în special prin acordarea reciprocă a accesului la piața transporturilor, astfel cum este prevăzut la articolul 13 din Acordul între Comunitatea Economică Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul feroviar și rutier de mărfuri din 2 mai 1992, denumit în continuare acordul din 1992,

DORIND să dezvolte o politică coordonată a transporturilor care să vizeze încurajarea utilizării mijloacelor de transport de mărfuri și călători care respectă mediul într-o mai mare măsură, pentru a îmbina protecția mediului cu eficiența sistemelor de transport, în special în regiunile alpine,

DORIND să asigure o concurență sănătoasă între modurile de transport luând în considerare faptul că diferitele moduri de transport trebuie să acopere costurile pe care le generează,

CONȘTIENȚE de necesitatea asigurării unei coerențe între politica elvețiană a transporturilor și principiile generale ale politicii comunitare în domeniul transporturilor, în special în contextul punerii în aplicare a unui cadru legislativ și reglementar coordonat,

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

TITLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Principii și obiective generale

(1) Prezentul acord între Comunitate și Elveția vizează, pe de o parte, liberalizarea accesului părților contractante la piața acestora a transporturilor rutiere și feroviare de mărfuri și călători astfel încât să asigure o desfășurare mai eficientă a traficului pe itinerarul tehnic, geografic și economic cel mai adaptat pentru toate modurile de transport prevăzute de acord și, pe de altă parte, determinarea modalităților unei politici coordonate a transporturilor.

(2) Dispozițiile acordului și aplicarea acestora se întemeiază pe principiul reciprocității și pe principiul liberei alegeri a modului de transport.

(3) Părțile contractante își asumă obligația de a nu adopta măsuri discriminatorii în cadrul aplicării prezentului acord.

▼B*Articolul 2***Domeniul de aplicare**

(1) Prezentul acord se aplică transporturilor bilaterale rutiere de mărfuri și călători între părțile contractante, tranzitului pe teritoriul părților contractante, fără a aduce atingere acordului din 1992 și sub rezerva articolului 7 alineatul (3) și operațiunilor de transport rutier de mărfuri și călători cu caracter triunghiular și cabotajului de gabarit mare pentru Elveția.

(2) Prezentul acord se aplică transportului feroviar internațional de mărfuri și călători, precum și transportului combinat internațional. Acesta nu se aplică întreprinderilor feroviare a căror activitate se limitează exclusiv la exploatarea transporturilor urbane, a transporturilor preorășenești sau regionale.

(3) Prezentul acord se aplică transporturilor efectuate de întreprinderile de transport rutier sau de întreprinderile feroviare situate pe teritoriul uneia dintre părțile contractante.

*Articolul 3***Definiții****1. Transporturi rutiere**

În sensul prezentului acord, se înțelege prin:

- „profesia de operator de transport rutier de mărfuri”: activitatea oricărei întreprinderi care desfășoară, fie prin intermediul unui autovehicul, fie prin intermediul unui ansamblu de vehicule, un transport de mărfuri în numele unei terțe persoane;
- „profesia de operator de transport rutier de călători”: activitatea oricărei întreprinderi care desfășoară, în numele unor terțe persoane, transporturi internaționale de călători cu autocare și autobuze;
- „întreprindere”: orice persoană fizică, orice persoană juridică cu sau fără scop lucrativ, orice asociație sau orice grup de persoane fără personalitate juridică, cu sau fără scop lucrativ, precum și orice organism aparținând autorității publice, fie că are personalitate juridică proprie sau depinde de o autoritate care are această personalitate;
- „vehicul”: autovehicul înmatriculat într-o parte contractantă sau un ansamblu de vehicule dintre care cel puțin autovehiculul este înmatriculat într-o parte contractantă, destinat exclusiv transportului de mărfuri sau orice autovehicul care, după modul de construcție și în funcție de echipamentul său, este apt să transporte mai mult de 9 persoane, inclusiv șoferul, și care este destinat acestui scop;
- „transport internațional”: deplasarea unui vehicul al cărui punct de plecare se află pe teritoriul unei părți contractante și a cărui destinație este situată pe teritoriul celeilalte părți contractante sau într-o țară terță și viceversa, precum și deplasarea fără încărcătură pe traseul menționat; în cazul în care punctul de plecare sau de destinație al deplasării este situat într-o țară terță, transportul trebuie efectuat cu un vehicul înmatriculat în partea contractantă unde este situat punctul de plecare sau de destinație al deplasării;

▼B

- „tranzit”: transportul de mărfuri sau de călători (efectuat fără încărcare sau descărcare), precum și deplasarea fără încărcătură pe teritoriul unei părți contractante;
- „cabotaj pentru Elveția”: orice transport de mărfuri în numele terților, efectuat la plecarea dintr-un stat membru al Comunității către un alt stat membru, cu un vehicul înmatriculat în Elveția, indiferent dacă vehiculul, în cursul aceleiași călătorii și în conformitate cu itinerariul obișnuit, tranzitează sau nu Elveția;
- „operațiuni de transport triunghiular cu țări terțe”: orice transport de mărfuri sau de călători efectuat dintr-o parte contractantă către o țară terță și viceversa, de către un vehicul înmatriculat în cealaltă parte contractantă, indiferent dacă vehiculul tranzitează sau nu, în cursul aceleiași călătorii și în conformitate cu itinerariul obișnuit, țara în care este înmatriculat;
- „autorizație”: o autorizație, licență sau orice concesiune care poate fi cerută în baza legislației părții contractante.

2. Transporturi feroviare

În sensul prezentului acord, se înțelege prin:

- „întreprindere feroviară”: orice întreprindere din sectorul privat sau public a cărei activitate principală o constituie furnizarea de servicii de transport de mărfuri și/sau călători pe calea ferată, cu condiția ca întreprinderea să asigure tracțiunea; tracțiunea poate fi efectuată cu un echipament care nu se află în proprietatea întreprinderii feroviare respective și cu personal care nu reprezintă personalul angajat al întreprinderii feroviare respective;
- „grupare internațională”: orice asocieră a cel puțin două întreprinderi feroviare având sediul în state membre diferite ale Comunității sau, pentru una dintre ele, în Elveția, în vederea furnizării de servicii internaționale de transport între Comunitate și Elveția;
- „gestionar de infrastructură”: orice entitate publică sau întreprindere care răspunde, în special, de înființarea și întreținerea infrastructurii feroviare, precum și de funcționarea sistemelor de control și siguranță;
- „licență”: o autorizație acordată de către autoritatea competentă a unei părți contractante unei întreprinderi căreia i se recunoaște calitatea de întreprindere feroviară. Această calitate se poate limita la exploatarea anumitor tipuri de servicii de transport;
- „autoritatea de acordare a licențelor”: organismele însărcinate de către fiecare parte contractantă să elibereze licențele;
- „linia feroviară”: capacitatea de infrastructură necesară pentru a face un anumit tren să circule dintr-un punct în altul la un moment dat;
- „repartizare”: eficiența capacităților de infrastructură feroviară asigurată de un organism de repartizare;

▼B

- „organism de repartizare”: autoritatea și/sau gestionarul infrastructurii însărcinat de una din părțile contractante cu repartizarea capacităților de infrastructură;
- „servicii urbane și suburbane”: servicii de transport care răspund nevoilor unui centru urban sau ale unui aglomerări, precum și nevoilor de transport dintre acest centru sau acest ansamblu și periferiile acestuia;
- „servicii regionale”: servicii de transport destinate să răspundă nevoilor de transport ale unei regiuni;
- „transport combinat”: transporturile de mărfuri efectuate de vehicule rutiere sau de unități de încărcare care se realizează pe calea ferată pe o porțiune a traseului și pe cale rutieră pentru traseele inițiale și/sau terminale;
- „prețuri feroviare competitive”: prețurile feroviare sunt considerate competitive dacă prețurile feroviare medii în Elveția nu sunt mai ridicate decât costurile rutiere, astfel cum sunt definite în anexa 9, pentru un itinerariu similar.

*Articolul 4***Rezerva privind acordul din 1992**

Sub rezerva derogărilor introduse de prezentul acord, drepturile și obligațiile părților contractante decurgând din acordul din 1992 nu sunt afectate de dispozițiile prezentului acord.

TITLUL II

TRANSPORTURI RUTIERE INTERNAȚIONALE**A. DISPOZIȚII COMUNE***Articolul 5***Accesul la profesie**

- (1) Întreprinderile care doresc să opereze având profesia de operator de transport rutier trebuie să îndeplinească următoarele trei condiții:
 - (a) onorabilitate;
 - (b) capacitate financiară corespunzătoare;
 - (c) capacitate profesională.
- (2) Dispozițiile aplicabile în materie figurează la secțiunea 1 din anexa 1.

*Articolul 6***Norme sociale**

Dispozițiile aplicabile în materie socială figurează la secțiunea 2 din anexa 1.



Articolul 7

Norme tehnice

(1) Sub rezerva alineatelor (2) și (3) de mai jos, Elveția adoptă, în termen de șase luni cel târziu de la semnarea prezentului acord, regimuri echivalente legislației comunitare privind condițiile tehnice care reglementează transportul rutier la care se face trimitere în secțiunea 3 din anexa 1.

(2) Elveția dispune de o perioadă tranzitorie de 2 ani de la data intrării în vigoare a prezentului acord pentru a-și armoniza legislația privind controlul tehnic al vehiculelor cu dreptul comunitar.

(3) Începând cu 1 ianuarie 2001, limita de greutate maximă autorizată, aplicată de Elveția pentru vehiculele articulate și trenurile rutiere, este de 34 t pentru toate tipurile de trafic.

Începând cu 1 ianuarie 2005, Elveția își armonizează legislația cu cea în vigoare în Comunitate în momentul semnării acordului, în materie de greutăți maximale autorizate în traficul internațional pentru aceste vehicule.

(4) Introducerea redevențelor rutiere definite la articolul 40 se efectuează în paralel cu mărirea progresivă a limitei de greutate prevăzute la alineatul (3).

(5) Fiecare parte contractantă își asumă obligația de a nu supune vehiculele omologate în cealaltă parte contractantă unor condiții mai restrictive decât cele care sunt în vigoare pe propriul său teritoriu.

Articolul 8

Regimul tranzitoriu pentru greutatea vehiculelor

(1) În vederea instaurării progresive a regimului definitiv stabilit la articolul 7 alineatul (3), al doilea paragraf, transporturile de mărfuri executate prin intermediul unui vehicul a cărui greutate maximă autorizată depășește 28 t (înainte de 31.12.2000) sau 34 t (între 01.1.2001 și 31.12.2004), dar care nu depășește 40 t, și care sunt efectuate din Comunitate spre o zonă situată dincolo de zona elvețiană din apropierea frontierei, astfel cum aceasta este definită în anexa 6 (și invers) sau care tranzitează Elveția, fac obiectul unei repartiții pe contingente pe baza plății unei redevențe pentru utilizarea infrastructurii, în conformitate cu modalitățile prevăzute la alineatele (2), (3) și (4) de mai jos. Pentru vehiculele înmatriculate în Elveția, acest contingent se poate utiliza în egală măsură pentru operațiunile de transport în interiorul teritoriului elvețian.

(2) Comunitatea primește un contingent de 250 000 de autorizații pentru anul 2000. Elveția primește un contingent de 250 000 de autorizații pentru anul 2000. În cazul în care intrarea în vigoare a acordului nu are loc la 1 ianuarie 2000, numărul autorizațiilor prevăzute pentru anul 2000 va fi redus proporțional.

(3) Comunitatea primește un contingent de 300 000 de autorizații atât pentru anul 2001, cât și pentru anul 2002. Elveția primește un contingent de 300 000 de autorizații atât pentru anul 2001, cât și pentru anul 2002.

(4) Comunitatea primește un contingent de 400 000 de autorizații atât pentru anul 2003, cât și pentru anul 2004. Elveția primește un contingent de 400 000 de autorizații atât pentru anul 2003, cât și pentru anul 2004.

▼B

(5) Utilizarea autorizațiilor prevăzute la alineatele (2), (3) și (4) este supusă, pentru fiecare operator, elvețian sau comunitar, achitării unei redevențe pentru utilizarea infrastructurii elvețiene, calculată și percepută în conformitate cu modalitățile prevăzute la anexa 2.

(6) Începând cu 1 ianuarie 2005, vehiculele care corespund normelor tehnice prevăzute la articolul 7 alineatul (3), al doilea paragraf, sunt scutite, în conformitate cu articolul 32, de orice regim privind contingențele sau autorizațiile.

B. TRANSPORTURI INTERNAȚIONALE RUTIERE DE MĂRFURI*Articolul 9***Transporturi de mărfuri între teritoriile părților contractante**

(1) Transporturile internaționale rutiere de mărfuri în numele terților, precum și transporturile fără încărcătură efectuate între teritoriile părților contractante se realizează pe baza unei licențe comunitare pentru operatorii de transport comunitari, stabilită în Regulamentul (CEE) nr. 881/92, al cărui model este prezentat în anexa 3, și a unei autorizații similare elvețiene pentru operatorii de transport elvețieni.

(2) Licențele astfel eliberate înlocuiesc, pentru operatorii de transport care intră în domeniul de aplicare a prezentului acord, autorizațiile bilaterale schimbate între statele membre ale Comunității și Elveția și care erau necesare până la intrarea în vigoare a prezentului acord.

(3) Transporturile menționate la anexa 4 sunt scutite de orice regim de licență și de orice autorizație de transport.

(4) Procedurile care reglementează eliberarea, utilizarea, reînnoirea și retragerea licențelor, precum și procedurile privind asistența reciprocă sunt reglementate de dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 881/92 pentru operatorii de transport comunitari și de dispozițiile echivalente elvețiene.

*Articolul 10***Transportul mărfurilor în tranzit pe teritoriul părților contractante**

(1) Transporturile internaționale rutiere de mărfuri în numele terților, precum și transporturile fără încărcătură efectuate în tranzit pe teritoriul părților contractante sunt liberalizate. Aceste transporturi se efectuează pe baza licențelor prevăzute la articolul 9.

(2) Alineatele (2), (3) și (4) ale articolului 9 sunt aplicabile.

*Articolul 11***Tranzitul prin Austria**

Un sistem de ecopuncte echivalent cu cel prevăzut la articolul 11 din Protocolul nr. 9 la Actul de aderare a Austriei la Uniunea Europeană se aplică pentru tranzitul operatorilor elvețieni pe teritoriul Austriei, în limitele de valabilitate ale acestui protocol. Metoda de calcul, regulile detaliate și procedurile de gestionare și de control al ecopunctelor se stabilesc prin intermediul unei înțelegeri administrative stabilite de comun acord între părțile contractante, în momentul încheierii prezentului acord și care va fi conformă *mutatis mutandis* cu dispozițiile Protocolului nr. 9 menționat anterior.

▼B*Articolul 12***Cabotajul de gabarit mare pentru Elveția**

(1) Începând cu anul 2001, cabotajul pentru Elveția este admis în următoarele condiții:

— aceste transporturi se efectuează pe baza licenței elvețiene prevăzute la articolul 9 alineatul (1);

— acestea sunt limitate la o operațiune de transport, pe ruta de întoarcere, ulterioară unui transport de mărfuri între Elveția și un stat membru al Comunității.

(2) Totuși, până la această dată, drepturile existente care decurg din acordurile bilaterale în vigoare pot fi exercitate în continuare. O listă a acestor drepturi este prevăzută în anexa 5 la prezentul acord.

(3) Începând cu anul 2005, cabotajul pentru Elveția este liber în totalitate. Transporturile se efectuează pe baza licenței elvețiene prevăzute la articolul 9 alineatul (1).

*Articolul 13***Operațiuni de transport triunghiular cu țări terțe**

(1) Regimul care reglementează transporturile triunghiulare cu țări terțe va fi determinat de comun acord după încheierea acordului necesar între, pe de o parte, Comunitate și țările terțe în cauză și, pe de altă parte, Elveția și țările terțe în cauză. Acest regim va fi destinat să asigure reciprocitatea tratamentului între operatorii comunitari și elvețieni pentru aceste transporturi triunghiulare.

(2) Până la încheierea acordurilor dintre Comunitate și țările terțe respective, prezentul acord nu afectează dispozițiile referitoare la aceste transporturi triunghiulare care figurează în acordurile bilaterale încheiate între statele membre ale Comunității și Elveția privind transportul cu țările terțe. O listă a acestor drepturi este prevăzută în anexa 5 la prezentul acord.

(3) În urma stabilirii regimului prevăzut la alineatul (1), Elveția încheie sau adaptează, în măsura în care acest lucru este necesar, acordurile bilaterale cu aceste țări terțe.

*Articolul 14***Transportul între două puncte situate pe teritoriul unui stat membru al Comunității sau între două puncte situate pe teritoriul Elveției**

Transporturile între două puncte situate pe teritoriul unui stat membru al Comunității, efectuate cu un vehicul înmatriculat în Elveția, precum și transporturile între două puncte situate pe teritoriul Elveției, efectuate cu un vehicul înmatriculat într-un stat membru al Comunității, nu sunt autorizate în temeiul prezentului acord.

▼B*Articolul 15***Interdicția de a circula noaptea și duminica și excepțiile de la limita de greutate**

- (1) Interdicția de a circula noaptea pe teritoriul Elveției nu se aplică decât între orele 22:00 și 5:00.
- (2) Excepțiile de la limita de greutate și de la interdicția de a circula noaptea și duminica sunt prevăzute la anexa 6.
- (3) Excepțiile de la interdicția de a circula noaptea se acordă de o manieră nediscriminatorie și pot fi obținute de la un ghișeu unic. Acestea sunt acordate după plata unei taxe destinate acoperirii cheltuielilor administrative.

*Articolul 16***Anularea anumitor excepții de la limita de greutate**

Dispozițiile anexei 6, secțiunea II, punctele 3 și 4 din acordul din 1992 nu se mai aplică după intrarea în vigoare a prezentului acord.

C. TRANSPORTURI INTERNAȚIONALE DE CĂLĂTORI CU AUTOCARUL ȘI CU AUTOBUZUL*Articolul 17***Condiții aplicabile operatorilor de transport**

- (1) Orice operator de transport în numele unui terț este admis să efectueze serviciile de transport definite la articolul 1 din anexa 7, fără discriminare pe motiv de naționalitate sau origine, cu condiția ca:
- să fie abilitat în statul membru al Comunității, unde operatorul de transport își are sediul sau în Elveția, să efectueze transporturi cu autocare și autobuze, sub forma unor servicii regulate, inclusiv servicii regulate specializate sau sub forma unor servicii ocazionale;
 - să respecte reglementările în domeniul siguranței rutiere în ceea ce privește normele aplicabile conducătorilor și vehiculelor.
- (2) Orice operator de transport în nume propriu este admis să efectueze serviciile de transport prevăzute la articolul 1 punctul 3 din anexa 7, fără discriminare pe motiv de naționalitate sau origine, cu condiția ca:
- să fie abilitat în statul membru al Comunității, unde operatorul de transport își are sediul sau în Elveția, să efectueze transporturi cu autocare și autobuze în conformitate cu condițiile de acces pe piață fixate de legislația națională;
 - să respecte reglementările în domeniul siguranței rutiere în ceea ce privește normele aplicabile conducătorilor și vehiculelor.

▼B

(3) În vederea efectuării transporturilor internaționale de călători cu autocare și autobuze, orice operator de transport care îndeplinește criteriile prevăzute la alineatul (1) trebuie să dețină o licență comunitară pentru transporturile comunitare sau o licență similară elvețiană pentru operatorii de transport elvețieni.

Modelul, procedurile care reglementează eliberarea, utilizarea, reînnoirea licențelor sunt reglementate de dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 684/92, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 11/98 pentru operatorii de transport comunitari și de dispozițiile echivalente elvețiene.

*Articolul 18***Accesul pe piață**

(1) Serviciile ocazionale definite la articolul 1 punctul 2.1 din anexa 7 sunt scutite de orice autorizație.

(2) Serviciile regulate specializate definite la articolul 1 punctul 1.2 din anexa 7 sunt scutite de autorizație cu condiția de a fi reglementate, pe teritoriul Comunității, de un contract încheiat între organizator și operatorul de transport.

(3) Deplasările fără încărcătură ale vehiculelor în raport cu transporturile prevăzute la alineatele (1) și (2) sunt, de asemenea, scutite de autorizații.

(4) Serviciile regulate se supun autorizării în conformitate cu articolul 2 și următoarele din anexa 7.

(5) Serviciile regulate specializate, care nu sunt reglementate de un contract încheiat între organizator și operatorul de transport sunt supuse autorizării pe teritoriul Comunității, în conformitate cu articolul 2 și următoarele din anexa 7.

În Elveția, astfel de servicii sunt scutite de orice autorizație.

(6) Transporturile rutiere în nume propriu definite la articolul 1 punctul 3 din anexa 7, sunt scutite de autorizație și sunt supuse, pe teritoriul Comunității, unui regim de atestare.

*Articolul 19***Operațiuni triunghiulare de transport cu țări terțe**

(1) Regimul care reglementează transporturile triunghiulare cu țări terțe va fi stabilit de comun acord, după încheierea acordului necesar între, Comunitate și țara terță în cauză pe de o parte, și de Elveția și țara terță în cauză, pe de altă parte. Acest regim va fi destinat asigurării reciprocității de tratament între operatorii comunitari și cei elvețieni, pentru aceste transporturi triunghiulare.

(2) Până la încheierea acordurilor dintre Comunitate și țările terțe respective, prezentul acord nu afectează dispozițiile referitoare la transportul prevăzut la alineatul (1), care figurează în acordurile bilaterale încheiate între statele membre ale Comunității și Elveția privind transportul cu țările terțe. O listă a acestor drepturi este prevăzută în anexa 8 la prezentul acord.

▼B

(3) În urma stabilirii regimului prevăzut la alineatul (1), Elveția încheie sau adaptează, în măsura în care acest lucru este necesar, acordurile bilaterale încheiate cu aceste țări terțe.

*Articolul 20***Operațiuni de transport între două puncte situate pe teritoriul aceleiași părți contractante**

(1) În temeiul prezentului acord, operațiunile de transport între două puncte situate pe teritoriul aceleiași părți contractante, efectuate de operatori de transport stabiliți în cealaltă parte contractantă, nu sunt autorizate.

(2) Totuși, drepturile existente, care decurg din acordurile bilaterale încheiate între statele membre ale Comunității și Elveția, și care sunt în vigoare, pot fi exercitate în continuare, cu condiția ca nici o discriminare între operatorii de transport comunitari să nu fie operată și să nu existe denaturări ale concurenței. O listă a acestor drepturi este prevăzută în anexa 8 la prezentul acord.

*Articolul 21***Proceduri**

Procedurile care reglementează eliberarea, utilizarea, reînnoirea și caducitatea autorizațiilor, precum și procedurile privind asistența reciprocă, sunt reglementate de dispozițiile anexei 7 la prezentul acord.

*Articolul 22***Dispoziție tranzitorie**

Autorizațiile de servicii, existente la data intrării în vigoare a prezentului acord, rămân valabile până la data expirării lor, în măsura în care serviciile în cauză sunt supuse, în continuare, autorizării.

TITLUL III

TRANSPORTURI FERROVIARE INTERNAȚIONALE*Articolul 23***Independența gestionării**

Părțile contractante se angajează:

- să garanteze independența gestionării întreprinderilor feroviare, în special acordându-le acestora un statut independent care să le permită să-și ajusteze activitățile în funcție de piață și să le administreze sub răspunderea organelor lor de conducere;
- să separe gestionarea infrastructurii feroviare de exploatarea serviciilor de transport ale întreprinderilor feroviare, cel puțin pe plan contabil; ajutorul acordat uneia dintre aceste două activități nu poate fi transferat celeilalte.



Articolul 24

Drepturile de acces și de tranzit la infrastructura feroviară

- (1) Întreprinderile feroviare și grupările internaționale au drepturile de acces și/sau de tranzit, stabilite de legislația comunitară la care se face trimitere în anexa 1 secțiunea 4.
- (2) Întreprinderilor feroviare, stabilite pe teritoriul unei părți contractante, li se acordă dreptul de acces la infrastructura aflată pe teritoriul celeilalte părți contractante, în scopul exploatării serviciilor de transport internaționale combinate.
- (3) Întreprinderile feroviare și grupările internaționale care exploatează aceste drepturi de acces, respectiv de tranzit, încheie acordurile administrative, tehnice și financiare necesare, cu gestionarii infrastructurii feroviare utilizate, în scopul soluționării aspectelor legate de reglementarea și siguranța traficului privind serviciile de transport internaționale prevăzute la alineatele (1) și (2).

Articolul 25

Licențele feroviare

- (1) Acordarea unei licențe corespunzătoare tipului de serviciu feroviar respectiv, reprezintă o cerință prealabilă a oricărei solicitări de acces sau de tranzit la infrastructura feroviară și, prin urmare, prealabilă dreptului de exploatare a serviciilor de transport. Această licență nu acordă prin ea însăși dreptul de acces la infrastructura feroviară.
- (2) O întreprindere feroviară are dreptul de a solicita o licență în Elveția sau într-un stat membru al Comunității unde este stabilită. Licențele nu se acordă și nu se prelungesc de către părțile contractante dacă nu sunt îndeplinite cerințele prezentului acord.
- (3) Licențele se eliberează de către autoritatea responsabilă cu licențele, desemnată în mod special, întreprinderilor existente și întreprinderilor noi, sub răspunderea părților contractante.
- (4) Licențele sunt recunoscute în Comunitate sau în Elveția pe bază de reciprocitate.
- (5) Acestea se supun unor cerințe stabilite de către părțile contractante cu privire la onorabilitate, capacitate financiară și capacitate profesională, precum și cu privire la întinderea răspunderii civile, și acestea pentru întreaga lor durată de valabilitate. Dispozițiile aplicabile în acest domeniu sunt prevăzute în anexa 1 secțiunea 4.
- (6) Licențele rămân valabile atât timp cât întreprinderea feroviară își îndeplinește obligațiile prevăzute de dispozițiile legale menționate anterior. Cu toate acestea, autoritatea responsabilă poate dispune o reexaminare a acestora, la intervale regulate.
- (7) Procedurile privind verificarea, modificarea, suspendarea sau retragerea unei licențe sunt reglementate de dispozițiile legale menționate anterior.



Articolul 26

Atribuirea certificatului de siguranță

- (1) Părțile contractante prevăd obligația pentru întreprinderile feroviare de a prezenta un certificat de siguranță care să stabilească cerințele impuse întreprinderilor feroviare în materie de siguranță, în vederea asigurării unui serviciu fără pericole pe traseele în cauză.
- (2) Întreprinderea feroviară poate solicita certificatul de siguranță unui organism desemnat de partea contractantă unde se găsește infrastructura utilizată.
- (3) În vederea obținerii certificatului de siguranță, întreprinderea feroviară trebuie să respecte dispozițiile legislației elvețiene, pentru porțiunea din traseu situată în Elveția și pe cele ale legislației aplicabile în Comunitate, pentru porțiunea din traseu situată pe teritoriul Comunității.

Articolul 27

Atribuirea liniilor feroviare

- (1) Fiecare parte contractantă desemnează persoana responsabilă cu repartizarea capacităților, indiferent dacă este vorba de o autoritate specifică sau de gestionarul infrastructurii. Organismul de repartizare, care va cunoaște ansamblul liniilor feroviare disponibile, se asigură, în special, că:

- repartizarea capacității infrastructurii feroviare se efectuează pe o bază echitabilă și nediscriminatorie;
- procedura de repartizare permite o utilizare eficientă și optimă a infrastructurii sub rezerva alineatelor (3) și (4) din prezentul articol.

- (2) Întreprinderea feroviară sau gruparea internațională, care solicită atribuirea uneia sau mai multor linii feroviare, se adresează organismului (organismelor) de repartizare din partea contractantă de pe teritoriul căreia se efectuează serviciul de transport. Organismul de repartizare, căruia i se adresează solicitarea de capacitate de infrastructură, informează imediat omologii interesați cu privire la acesta. Aceștia se pronunță cel târziu la o lună de la data primirii informațiilor necesare, fiecare organism de repartizare având posibilitatea de a refuza o cerere. Organismul de repartizare căruia i se prezintă cererea se pronunță, împreună cu omologii săi interesați, cel mai târziu la două luni de la data la care au fost transmise toate informațiile necesare. Procedurile privind tratamentul unei cereri de capacitate de infrastructură sunt reglementate de dispozițiile care figurează la anexa 1 secțiunea 4.

- (3) Comunitatea și Elveția pot lua măsurile necesare pentru a se asigura că, în momentul repartizării capacităților de infrastructură feroviară, prioritate este acordată următoarelor servicii feroviare:

- (a) servicii furnizate în interesul publicului;
- (b) servicii care sunt efectuate în totalitate sau parțial pe o infrastructură construită sau amenajată în mod specific pentru aceste servicii (de exemplu linii speciale de mare viteză sau linii specializate în transport).

▼B

(4) Comunitatea și Elveția pot însărcina organismul de repartizare să acorde întreprinderilor feroviare care furnizează anumite tipuri de servicii sau le furnizează în anumite regiuni, drepturi speciale în materie de repartizare a capacităților de infrastructură, pe o bază nediscriminatorie, în cazul în care aceste drepturi sunt indispensabile pentru asigurarea unui bun nivel al serviciului public sau a unei utilizări eficiente a capacității de infrastructură sau pentru a permite finanțarea unor infrastructuri noi.

(5) Părțile contractante pot prevedea posibilitatea ca cererile de acces la infrastructură să fie însoțite de depunerea unei garanții sau de constituirea unei garanții similare.

(6) Comunitatea și Elveția adoptă și publică procedurile de repartizare a capacităților de infrastructură feroviară. De asemenea, ele informează Comitetul mixt instituit prin articolul 51 din prezentul acord.

*Articolul 28***Conturi și redevențe de utilizare**

(1) În conturile gestionarului unei infrastructuri, încasările obținute din aceste redevențe și din contribuțiile eventuale ale statului, pe de o parte și cheltuielile cu infrastructura, pe de altă parte, trebuie să fie echilibrate, pe o perioadă de timp considerată rezonabilă.

(2) Gestionarul infrastructurii aplică o redevență de utilizare a infrastructurii feroviare a cărei gestionare o asigură, care urmează a fi plătită de către întreprinderile feroviare sau grupările internaționale care utilizează această infrastructură.

(3) Redevențele de utilizare a infrastructurii sunt determinate, în special, în funcție de natura serviciului, de perioada serviciului, de situația pieței, precum și de natura și uzura infrastructurii.

(4) Plata redevențelor se face la gestionarul(ii) infrastructurii.

(5) Fiecare parte contractantă definește modalitățile de stabilire a redevențelor, după consultarea gestionarului infrastructurii. Redevențele percepute pentru serviciile care au o natură echivalentă pe aceeași piață, se aplică fără discriminare.

(6) Gestionarul infrastructurii comunică în timp util întreprinderilor feroviare sau grupărilor internaționale care utilizează infrastructurile sale, toate modificările importante care survin în legătură cu calitatea sau capacitatea infrastructurii în cauză, în vederea efectuării serviciilor prevăzute la articolul 24.

*Articolul 29***Cale de atac**

(1) Comunitatea și Elveția iau măsurile necesare pentru a garanta că deciziile luate în materie de repartizare a capacităților de infrastructură sau în materie de percepție a redevențelor, pot face obiectul unei căi de atac în fața unui organism independent. Acest organism se pronunță în termen de două luni de la data comunicării tuturor informațiilor necesare.

▼B

(2) Părțile contractante iau măsurile necesare pentru a garanta că deciziile adoptate în conformitate cu alineatul (1) și articolul 25 alineatul (3) sunt supuse unui control jurisdicțional.

TITLUL IV

POLITICA COORDONATĂ ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

A. DISPOZIȚII GENERALE

*Articolul 30***Obiective**

(1) Părțile contractante convin să elaboreze, în măsura în care acest lucru este necesar, o politică coordonată în domeniul transporturilor de mărfuri și călători. Obiectivul acestei politici este de a îmbina eficiența sistemelor de transport cu protecția mediului, asigurând astfel o mobilitate durabilă.

(2) Părțile contractante depun eforturi în vederea stabilirii unei largi comparabilități a condițiilor de transport, inclusiv în ceea ce privește fiscalitatea, pe teritoriile lor respective, în special pentru a se evita devierea traficului comercial în regiunile alpine sau pentru a se ajunge la o mai bună repartizare a traficului.

*Articolul 31***Măsuri**

(1) În vederea atingerii acestui obiectiv, părțile contractante iau măsuri pentru a asigura o concurență sănătoasă, între și în interiorul modurilor de transport, și pentru a facilita utilizarea unor mijloace de transport de mărfuri și călători care protejează într-o mai mare măsură mediul.

(2) Măsurile conțin, în completarea dispozițiilor titlurilor II și III:

- dezvoltarea infrastructurilor feroviare care traversează Alpii și punerea la dispoziție a unor servicii de transport feroviare și combinate competitive, din punct de vedere al prețului și calității;
- stabilirea unor sisteme corespunzătoare de tarifare pentru transporturile rutiere;
- dispoziții de însoțire.

(3) Măsurile luate de părțile contractante, în cadrul acestui acord, sunt puse în aplicare progresiv și, dacă este posibil, în mod coordonat.

*Articolul 32***Principii**

Sub rezerva dispozițiilor articolului 47, măsurile prevăzute la articolul 31 sunt conforme cu următoarele principii:

- nediscriminarea, directă sau indirectă, pe motiv de naționalitate a operatorului de transport sau locul de înmatriculare a vehiculului sau proveniența și/sau destinația transportului;

▼B

- libera alegere a modului de transport;
- neintroducerea restricțiilor cantitative unilaterale;
- teritorialitatea;
- caracterul proporțional al impunerii, cu costurile aferente transportului, inclusiv în funcție de criteriile referitoare la tipul de vehicul;
- transparența;
- comparabilitatea condițiilor de utilizare a diferitelor rute transalpine;
- evitarea distorsiunilor fluxurilor de trafic în regiunile alpine;
- reciprocitatea.

B. TRANSPORTURI FERROVIARE ȘI COMBINATE*Articolul 33***Obiective**

(1) Părțile contractante convin asupra obiectivului de aplicare a unei oferte feroviare și de transport combinat, care să fie suficientă din punct de vedere al capacității și competitivă din punct de vedere economic și al calității serviciului, cu transportul rutier pentru regiunea alpină, cu respectarea principiilor enumerate la articolul 32, precum și cu garantarea liberului joc al forțelor pe piață, în special în cadrul deschiderii accesului la infrastructurile feroviare, prevăzute la titlul III, precum și cu respectarea autonomiei întreprinderilor feroviare.

(2) În acest scop, părțile contractante:

- iau, în limita competențelor lor, măsuri de infrastructură și operaționale, atât în Elveția, cât și pe teritoriul comunitar, pentru a garanta viabilitatea pe termen lung, coerența și integrarea ofertei elvețiene într-un sistem feroviar pe distanță mare;
- se angajează, de asemenea, să dezvolte interconexiunea și interoperabilitatea rețelelor lor feroviare și de transport combinat. Ele asigură colaborarea necesară în acest scop cu organizațiile internaționale și cu instituțiile în cauză și însărcinează Comitetul mixt cu monitorizarea acestor aspecte.

(3) Părțile contractante își asumă obligația de a pune în practică dispozițiile necesare pentru a promova, în paralel cu punerea progresivă în aplicare a fiscalității rutiere prevăzute la articolul 40, punerea la dispoziția utilizatorilor a unei oferte feroviare și de transport combinat, care să fie în măsură, din punct de vedere al capacității, al prețului și al calității, să asigure o repartizare echitabilă a traficului pe diferite rute transalpine.

*Articolul 34***Capacitatea ofertei feroviare**

(1) Părțile contractante își confirmă angajamentele respective prevăzute la articolele 5 și 6 din acordul din 1992, care prevede pentru Elveția construcția NLFA și pentru Comunitate ameliorarea

▼B

capacităților căilor de acces, aflate la nord și la sud de NLFA. Ele convin ca aceste noi infrastructuri feroviare să fie realizate la gabaritul C al UIC.

(2) Pentru Comunitate, măsurile de infrastructură prevăzute la alineatul (1) se înscriu printre cele luate în cadrul Deciziei 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și cu respectarea condițiilor prevăzute de aceasta, incluzând axele feroviare și de transport combinat prin Alpi și, în special, căile de acces la infrastructurile feroviare elvețiene, precum și instalațiile de transport combinat.

(3) Cele două părți contractante lucrează împreună pentru a permite autorităților lor competente să planifice și să pună în practică, într-o manieră coordonată, măsurile de infrastructură feroviară și de transport combinat, necesare pentru respectarea angajamentelor prevăzute la alineatele (1) și (2) și pentru armonizarea calendarului lucrărilor în funcție de capacitățile necesare. Ele vor face aceasta prin luarea în considerare a obiectivului de rentabilizare a investițiilor efectuate. În acest scop, ele iau toate măsurile utile în cadrul Comitetului mixt.

(4) Comitetul mixt poate instaura un subcomitet însărcinat cu supravegherea coordonării proiectelor de infrastructură în regiunea alpină. Subcomitetul este compus din reprezentanții Elveției, ai Comunității și ai statelor membre ale Comunității, situate în regiunea alpină.

*Articolul 35***Parametri economici**

(1) Părțile contractante adoptă toate măsurile necesare pentru atingerea obiectivului fixat la articolul 33. În acest scop, ele se asigură că transportul feroviar de mărfuri și transportul combinat prin Elveția, inclusiv transportul combinat însoțit, sunt competitive, la un nivel comparabil, din punct de vedere al prețului și calității serviciului, cu transportul rutier pe același itinerariu, cu respectarea garanției autonomiei întreprinderilor feroviare.

(2) În vederea aplicării unei oferte feroviare și de transport combinat adaptate, părțile contractante pot susține financiar investițiile în infrastructura feroviară, echipamentele fixe sau mobile necesare transbordării între modurile terestre, materialele de transport adaptate în mod specific transportului combinat și utilizate pentru transportul combinat și, în limita permisă de legislația lor respectivă, costurile de exploatare pentru serviciile de transport combinat care tranzitează teritoriul elvețian, în măsura în care aceste măsuri contribuie la creșterea nivelului calității și competitivității ofertei feroviare și de transport combinat, din punct de vedere al prețului și nu creează o denaturare disproporționată a concurenței între operatori. Stabilirea prețurilor pentru traseul feroviar este de resortul autorităților sau al entităților competente.

(3) De asemenea, părțile contractante pot încheia contracte de servicii publice cu întreprinderile feroviare pentru garantarea unor servicii de transport feroviar satisfăcătoare, ținând seama, în special, de factorii sociali și de mediu.

▼B

(4) Părțile contractante se asigură, fiecare în limita competențelor sale, că efectul pe piața eventualelor ajutoare de stat, acordate de către una dintre părțile contractante, nu este anulat de comportamentul celeilalte părți contractante sau al unei entități aflate pe propriul său teritoriu sau pe cel al celeilalte părți.

(5) Comitetul mixt supraveghează aplicarea dispozițiilor prezentului articol de către părțile contractante.

*Articolul 36***Parametri de calitate**

(1) Părțile contractante convin să ia toate măsurile necesare pentru atingerea obiectivului stabilit la articolul 33. În acest scop, ele își asumă obligația de a promova transportul combinat.

(2) Pe durata regimului tranzitoriu prevăzut la articolul 8, Elveția își asumă obligația, în conformitate cu titlul II din acordul din 1992, de a pune în aplicare o ofertă de transport combinat însoțit („camion-tren”) care să fie competitivă pentru cea rutieră, din punct de vedere al calității și prețului.

(3) Pentru promovarea transportului combinat, părțile contractante iau toate măsurile necesare. Ele se asigură, în special, de aplicarea următoarelor dispoziții:

- respectarea reglementărilor în materie de norme tehnice și sociale pentru transportul rutier, în special în ceea ce privește timpul pentru condus și pentru repaus, limitele de viteză, normele privind greutatea și dimensiunile maxime;
- reducerea controalelor la frontiere pentru transporturile feroviare și instituirea acestor controale la locul de îmbarcare sau de debarcare, în conformitate cu Convenția din 20 mai 1987 dintre Comunitate și Elveția, precum și dintre statele AELS privind regimul de tranzit comun;
- facilitarea organizării lanțului de transport combinat prin simplificarea condițiilor de reglementare și administrative care se aplică fiecăreia dintre părțile contractante;
- stimularea operatorilor de transport combinat și a întreprinderilor feroviare în vederea ameliorării calității serviciilor.

O listă a parametrilor feroviari figurează în anexa 9. Acești parametri sunt luați în considerare pentru aplicarea articolului 46.

(4) În cadrul competențelor lor, părțile contractante se străduiesc să ia măsurile corespunzătoare pentru a permite, cât mai repede, crearea unor coridoare de transport feroviar. Ele se informează în mod regulat cu privire la orice măsură care urmează să fie adoptate în legătură cu aceste coridoare feroviare.

(5) Comitetul mixt întocmește la fiecare doi ani un raport cu privire la punerea în aplicare a măsurilor prevăzute de prezentul articol.

▼B**C. SISTEMUL DE TARIFARE ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI
RUTIER***Articolul 37***Obiective**

În conformitate cu obiectivele titlului III din acordul din 1992, părțile contractante fixează ca obiectiv, în cadrul competențelor lor și potrivit procedurilor respective, introducerea progresivă a sistemelor de tarifare aplicat vehiculelor rutiere, precum și a altor moduri de transport, pentru a acoperi costurile pe care acestea le generează.

*Articolul 38***Principii**

- (1) Sistemele de tarifare sunt întemeiate pe principiile enunțate la articolul 32, în special nediscriminarea, proporționalitatea și transparența.
- (2) Tarifarea este alcătuită din impozitele asupra vehiculelor, taxele asupra carburanților și redevențele pentru utilizarea rețelei rutiere.
- (3) În atingerea obiectivelor menționate la articolul 37 sunt alese, cu prioritate, măsurile care nu duc la perturbarea traficului comercial în raport cu itinerarul cel mai adaptat din punct de vedere tehnic, economic și geografic, între punctul de plecare și punctul destinației finale a transportului.
- (4) Măsurile se aplică astfel încât să nu împiedice libera circulație a mărfurilor sau serviciilor între părțile contractante, în special în ceea ce privește administrarea și colectarea taxelor sau a redevențelor de utilizare a rețelei, absența controlului sau a verificării sistematice la frontiere între părțile contractante și absența formalităților excesive. Pentru a evita dificultăți, Elveția depune eforturi pentru aplicarea reglementărilor comunitare în vigoare în domeniu.
- (5) Dispozițiile prezentului capitol se aplică vehiculelor care au o greutate maximă autorizată („GMA”), menționată în certificatul de înmatriculare, egală sau mai mare de 12 t. Cu toate acestea, prezentul acord nu împiedică adoptarea de către fiecare parte contractantă, pe teritoriul său, a măsurilor referitoare la vehicule cu o GMA mai mică de 12 t.
- (6) Părțile contractante nu acordă întreprinderilor, în mod direct sau indirect, ajutoare de stat, în special întreprinderilor de transport, în vederea atenuării impactului pe care îl au costurile operațiunilor de transport asupra acestora, ca urmare a aplicării sistemului de de tarifare prevăzut de prezentul acord.

*Articolul 39***Interoperabilitatea instrumentelor**

În vederea atingerii unui nivel corespunzător de interoperabilitate a sistemelor electronice de colectare a redevențelor rutiere, părțile contractante se consultă în cadrul Comitetului mixt.

*Articolul 40***Măsurile elvețiene**

(1) Pentru atingerea obiectivelor definite la articolul 37 și în vederea creșterilor limitei de greutate stabilite la articolul 7 alineatul (3), Elveția introduce un sistem de tarifare pentru vehicule, în mod nediscriminatoriu, în două etape, începând cu 1 ianuarie 2001 și respectiv, 1 ianuarie 2005. Acest sistem de tarifare se bazează, cu precădere, pe principiile menționate la articolul 38 alineatul (1), precum și pe modalitățile definite la anexa 10.

(2) Redevențele sunt diferențiate în funcție de 3 categorii de standarde de emisie (EURO). În cadrul sistemului de tarifare aplicabil de la 1 ianuarie 2005, diferența de redevență de la o categorie la alta trebuie să fie cât mai mare posibil, dar nu trebuie să depășească 15 % din media ponderată menționată la alineatul (4) a redevențelor.

(3) (a) În cadrul sistemului de tarifare aplicabil de la 1 ianuarie 2001, sumele maxime nu trebuie să depășească, pentru un vehicul a cărui greutate maximă autorizată nu depășește 34 t și care parcurge un traseu de 300 km, traversând lanțul alpin, respectiv 205 CHF pentru vehiculul care nu respectă standardele EURO, 172 CHF pentru vehiculul care respectă standardul EURO I și 145 CHF pentru vehiculul care respectă standardul EURO II.

(b) Prin derogare de la alineatul (3) litera (a) de mai sus, Comunitatea primește, pe perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2001 și 31 decembrie 2004, un contingent anual valabil pentru 220 000 de curse simple ale vehiculelor fără încărcătură sau încărcate cu produse ușoare cu condiția ca greutatea maximă autorizată a vehiculului să nu depășească 28 t, efectuate prin tranzitarea lanțului alpin elvețian, după plata unei redevențe pentru utilizarea infrastructurii a cărei valoare se ridică la 50 CHF în 2001, 60 CHF în 2002, 70 CHF în 2003 și 80 CHF în 2004. Elveția primește, de asemenea, un contingent în aceleași condiții. Aceste curse vor fi supuse procedurii obișnuite de control.

(4) În cadrul sistemului de tarifare aplicabil de la 1 ianuarie 2005, media ponderată a redevențelor nu depășește 325 CHF pentru un vehicul a cărui greutate maximă autorizată nu depășește 40 t și care parcurge un traseu de 300 km traversând lanțul alpin. Redevența pentru categoria cea mai poluantă nu depășește 380 CHF.

(5) O parte din redevențele menționate la alineatele (3) și (4) poate fi alcătuită din taxele pentru utilizarea infrastructurilor speciale alpine. Această parte nu poate reprezenta mai mult de 15 % din redevențele menționate la alineatele (3) și (4).

(6) Mediile ponderate menționate la alineatul (4) se determină în funcție de numărul vehiculelor pentru categoria de standarde EURO care circulă în Elveția. Numărul vehiculelor din fiecare categorie se stabilește pe baza recensămintelor care vor fi examinate de către

▼B

Comitetul mixt. Comitetul mixt determină media ponderată pe baza examinărilor bianuale, prima având loc înainte de 1 iulie 2004, pentru a ține seama de evoluția structurii parcului de vehicule care circulă în Elveția și de evoluția standardelor EURO.

*Articolul 41***Măsurile comunitare**

Comunitatea continuă să elaboreze sisteme de tarify, aplicabile pe teritoriul său, legate de costurile ocazionate de utilizarea infrastructurii. Aceste sisteme se bazează pe principiul utilizatorul plătește.

*Articolul 42***Reexaminarea nivelului redevențelor**

(1) Începând cu 1 ianuarie 2007 și la fiecare doi ani, nivelurile maxime ale redevențelor stabilite la articolul 40 alineatul (4), se ajustează pentru a ține seama de rata inflației în Elveția din ultimii doi ani. În scopul acestei ajustări, Elveția comunică Comitetului mixt, până, cel târziu, la data de 30 septembrie a anului care precedă ajustarea, datele statistice necesare pentru justificarea ajustării avute în vedere. Comitetul mixt se va reuni, la cererea Comunității, în termen de 30 de zile de la această comunicare pentru a se consulta cu privire la ajustarea avută în vedere.

În cazul în care, pe parcursul perioadei cuprinse între data semnării prezentului acord și 31 decembrie 2004, rata medie a inflației în Elveția depășește 2 % anual, nivelurile maxime ale redevențelor stabilite la articolul 40 alineatul (4), se ajustează în funcție doar de inflația care depășește rata medie de 2 % anual. Se aplică procedura prevăzută la paragraful precedent.

(2) Începând cu 1 ianuarie 2007, Comitetul mixt are posibilitatea, la cererea uneia dintre părțile contractante, de a reexamina nivelurile maxime ale redevențelor stabilite la articolul 40 alineatul (4) în vederea luării de comun acord a unei decizii de ajustare a acestora. Această reexaminare se face în funcție de următoarele criterii:

- nivelul și structura redevențelor fiscale în cele două părți contractante, în special în ceea ce privește rutele transalpine comparabile;
- repartizarea traficului între rutele transalpine comparabile;
- evoluția repartizării modale în regiunea alpină;
- dezvoltarea infrastructurii feroviare care traversează arcul alpin.

D. MĂSURI DE SPRIJIN*Articolul 43***Facilitarea controalelor la frontiere**

(1) Părțile contractante își asumă obligația de a facilita și de a simplifica formalitățile legate de transport, în special în domeniul vama.

▼B

(2) Acordul dintre Comunitatea Economică Europeană și Confederația Elvețiană privind facilitarea controalelor și a formalităților pentru transportul de mărfuri din 21 noiembrie 1990, Convenția privind regimul de tranzit comun din 20 mai 1987 precum și, pentru transportul feroviar, acordul dintre societățile de cale ferată cu privire la inspecția tehnică pentru alocarea vagoanelor de mărfuri pentru traficul internațional, reprezintă o bază pentru măsurile adoptate de părțile contractante în aplicarea alineatului (1).

*Articolul 44***Standarde ecologice pentru vehiculele utilitare**

(1) În vederea unei mai bune protecții a mediului înconjurător și fără a aduce atingere obligațiilor care decurg din articolul 7, părțile contractante vizează, îndeosebi, introducerea unor standarde ecologice care să asigure un nivel ridicat de protecție, în vederea reducerii gazelor de eșapament, a particulelor și a zgomotului emis de către vehiculele utilitare grele.

(2) Părțile contractante se consultă, în mod regulat, pentru elaborarea acestor standarde.

(3) Categoria de emisie (EURO) a vehiculelor grele (astfel cum este definită în legislația comunitară), în cazul în care nu apare menționată pe certificatul de înmatriculare a vehiculului, se verifică pe baza datei primei puneri în circulație, indicată pe acest certificat sau, dacă este cazul, pe baza unui document suplimentar special eliberat de autoritățile competente din statul emitent.

*Articolul 45***Observatorul traficului**

(1) Se înființează un observator permanent pentru monitorizarea traficului rutier, feroviar și combinat în regiunea alpină, începând cu data intrării în vigoare a prezentului acord. Acesta prezintă rapoarte anuale Comitetului mixt prevăzut la articolul 51 din prezentul acord, cu privire la evoluția traficului. De asemenea, Comitetul mixt îi poate cere să întocmească un raport special, îndeosebi în cazul aplicării dispozițiilor articolelor 46 și 47 din prezentul acord.

(2) Finanțarea lucrărilor observatorului este asigurată de către părțile contractante. Valoarea finanțării este stabilită de către Comitetul mixt.

(3) Părțile contractante determină modalitățile administrative de funcționare a observatorului, printr-o decizie a Comitetului mixt luată la prima reuniune a acestuia.

E. MĂSURI CORECTIVE*Articolul 46***Măsuri de salvagardare unilaterale**

(1) În cazul în care, după 1 ianuarie 2005, în pofida prețurilor competitive la transportul feroviar și a aplicării corecte a măsurilor prevăzute la articolul 36 referitoare la parametrii de calitate, există dificultăți în desfășurarea traficului rutier transalpin elvețian și în cazul în care, pe o perioadă de 10 săptămâni, rata medie de utilizare a capacităților aferente ofertei feroviare pe teritoriul elvețian (transport combinat însoțit și neînsoțit) este mai mică de 66 %, Elveția are

▼B

posibilitatea, prin derogare de la modalitățile prevăzute la articolul 40 alineatele (4) și (5), să mărească redevențele prevăzute la articolul 40 alineatul (4) cu cel mult 12,5 %. Venitul rezultat din această creștere se alocă integral transporturilor feroviare și combinate, în scopul consolidării competitivității acestora față de transportul rutier.

(2) În aceleași circumstanțe ca cele enunțate la alineatul (1), care apar pe teritoriul său, Comunitatea are posibilitatea, în condiții comparabile, de a recurge la măsuri similare pentru a remedia situația.

(3) (a) Sfera de aplicabilitate și durata măsurii de salvagardare prevăzute de alineatele precedente se limitează la ceea ce este absolut indispensabil pentru remedierea situației. Durata acesteia este de maxim șase luni, însă poate fi prelungită o singură dată cu șase luni. Comitetul mixt poate conveni de comun acord asupra unor prelungiri ulterioare.

(b) În cazul în care o parte contractantă a aplicat deja mai înainte măsurile prevăzute la alineatele (1) sau (2), aplicarea acestora de către partea contractantă respectivă este supusă, în acest caz, următoarelor condiții:

- în cazul în care perioada de aplicare precedentă nu a depășit șase luni, aplicarea noilor măsuri nu este permisă decât după trecerea unui interval de douăsprezece luni, socotit de la sfârșitul aplicării precedente;
- în cazul în care perioada de aplicare a depășit șase luni, aplicarea noilor măsuri nu este permisă decât după trecerea unui termen de optsprezece luni, socotit de la sfârșitul aplicării precedente;
- în nici o situație, nu pot exista mai mult de două perioade de aplicare a măsurii de salvagardare pe parcursul unei perioade de cinci ani, calculate de la începutul primei perioade de aplicare a măsurilor de salvagardare.

Comitetul mixt poate decide, de comun acord, derogarea, în anumite cazuri, de la limitările menționate mai sus.

(4) Înainte de a lua măsurile prevăzute de alineatele precedente, partea contractantă respectivă informează Comitetul mixt cu privire la intenția sa. Comitetul mixt se reunește pentru a analiza problema. Cu excepția cazului în care Comitetul mixt decide altfel, partea contractantă respectivă poate lua măsura în cauză, după un termen de 30 de zile de la data notificării măsurii Comitetului mixt.

Articolul 47

Măsuri de salvagardare consensuale

(1) În cazul unor grave denaturări ale fluxului traficului alpin, care aduc atingere îndeplinirii obiectivelor definite la articolul 30 din prezentul acord, Comitetul mixt se reunește, la cererea uneia dintre părțile contractante, pentru a determina măsurile corespunzătoare de

▼B

remediere a situației. Partea contractantă solicitantă informează imediat observatorul traficului, care întocmește un raport, în termen de 14 zile, cu privire la această situație și la eventualele măsuri care trebuie luate.

(2) Comitetul mixt se reunește în termen de 15 zile de la cererea părții. Acesta examinează situația, ținând seama de raportul observatorului de trafic. Comitetul mixt decide cu privire la eventualele măsuri care trebuie luate în termen de 60 de zile de la data primei sale reuniuni referitoare la această chestiune. Aceste termene pot fi prelungite de comun acord.

(3) Aceste măsuri de salvagardare se limitează, din punctul de vedere al domeniului de aplicabilitate și al duratei lor, la ceea ce este strict indispensabil pentru remedierea situației. Vor trebui alese cu prioritate măsurile care perturbă cel mai puțin funcționarea prezentului acord.

*Articolul 48***Măsuri în caz de criză**

În situația în care traficul prin arcul alpin este grav perturbat din motive de forță majoră, de exemplu în caz de catastrofă naturală, părțile contractante vor adopta, de comun acord, fiecare pentru teritoriul său, toate măsurile utile posibile pentru a permite desfășurarea traficului. Se va acorda prioritate anumitor transporturi sensibile cum ar fi transporturile de mărfuri perisabile.

TITLUL V

DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE*Articolul 49***Punerea în aplicare a acordului**

(1) Părțile contractante iau toate măsurile generale sau speciale corespunzătoare pentru a asigura executarea obligațiilor cuprinse de prezentul acord.

(2) Ele se abțin de la orice măsură susceptibilă să pună în pericol atingerea obiectivelor prezentului acord.

(3) Dispozițiile prezentului acord referitoare la limitele de greutate maximă autorizată pentru vehiculele articulate și trenurile rutiere, precum și la tarifarea transporturilor, vor fi puse în aplicare în conformitate cu o procedură în două etape, de la 1 ianuarie 2001 până la 31 decembrie 2004 și începând cu 1 ianuarie 2005.

*Articolul 50***Măsuri de reechilibrare**

În cazul în care o parte contractantă constată că cealaltă parte contractantă nu respectă obligațiile stabilite în prezentul acord sau că aceasta nu pune în aplicare o decizie a Comitetului mixt, partea contractantă lezată poate, după consultări în cadrul Comitetului mixt, adopta măsurile corespunzătoare pentru menținerea echilibrului prezentului acord. Părțile contractante pun la dispoziția Comitetului mixt toate elementele utile pentru a permite o examinare aprofundată a situației.

▼B*Articolul 51***Comitetul mixt**

(1) Se instituie un Comitet mixt, denumit „Comitetul pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția”, alcătuit din reprezentanți ai părților contractante, responsabil cu gestionarea și buna aplicare a prezentului acord. În acest scop, acesta formulează recomandări. El ia decizii în situațiile prevăzute de acord; executarea acestor decizii este îndeplinită de către părțile contractante în conformitate cu reglementările proprii. Comitetul mixt se pronunță de comun acord.

(2) În special, Comitetul mixt asigură monitorizarea și aplicarea dispozițiilor prezentului acord, cu precădere ale articolelor 27 alineatul (6), 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 și 54. Acesta pune în aplicare clauzele de adaptare și de revizuire prevăzute la articolele 52 și 55.

(3) În scopul bunei executări a prezentului acord, părțile contractante procedează periodic la schimburi de informații și, la cererea uneia dintre ele, se consultă în cadrul Comitetului mixt. Părțile contractante își comunică reciproc datele autorităților însărcinate cu aplicarea prezentului acord și, în special, cu eliberarea autorizațiilor și cu efectuarea controalelor. Aceste autorități poartă corespondență în mod direct.

(4) Comitetul mixt își adoptă prin decizie regulamentul de procedură, care conține, printre alte dispoziții, modalitățile de convocare a reuniunilor, desemnarea președintelui și definirea mandatului acestuia din urmă.

(5) Comitetul mixt se întrunește când este necesar și cel puțin o dată pe an. Fiecare parte contractantă poate cere convocarea unei reuniuni.

(6) Comitetul mixt poate decide constituirea oricărui grup de lucru sau de experți care să-l asiste în îndeplinirea sarcinilor sale.

(7) Acest comitet exercită de asemenea funcțiile exercitate anterior de către Comitetul mixt, denumit „Comitetul pentru transporturi terestre Comunitate/Elveția” instituit prin articolul 18 din acordul din 1992.

*Articolul 52***Evoluția legislației**

(1) Prezentul acord nu aduce atingere dreptului fiecărei părți contractante de a-și modifica, sub rezerva respectării principiului nediscriminării și a dispozițiilor prezentului acord, legislația internă în mod autonom în domeniile reglementate de prezentul acord.

(2) Imediat ce o parte contractantă elaborează o nouă legislație într-un domeniu reglementat de prezentul acord, aceasta solicită în mod neoficial avizul experților celeilalte părți contractante. Pe parcursul perioadei premergătoare adoptării oficiale a acestei noi legislații, părțile contractante se informează reciproc și inițiază consultări în cazul în care este necesar. La cererea uneia dintre părțile contractante, un schimb prealabil de puncte de vedere are loc în cadrul comitetului mixt, în special cu privire la consecințele pe care o astfel de modificare le are asupra funcționării acordului.

▼B

(3) De la adoptarea legislației modificate și mai târziu în termen opt zile de la data publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* sau în *Culegerea oficială de legi federale*, partea contractantă interesată notifică celeilalte părți contractante textul acestor noi dispoziții. La cererea uneia dintre părțile contractante, se procedează la un schimb de puncte de vedere, în termen de maxim două luni de la data cererii, în cadrul Comitetului mixt cu privire la consecințele modificării asupra funcționării prezentului acord.

(4) Comitetul mixt:

— fie adoptă o decizie privind revizuirea anexelor 1, 3, 4 și 7 sau, în cazul în care este necesar, propune revizuirea dispozițiilor prezentului acord, în sensul includerii în acestea, în măsura în care acest lucru este necesar și în condiții de reciprocitate, a modificărilor care au fost aduse legislației respective;

— fie adoptă o decizie prin care modificările care au fost aduse legislației respective sunt considerate conforme cu prezentul acord;

— fie decide cu privire la orice altă măsură de păstrare a bunei funcționări a prezentului acord.

(5) Comitetul mixt decide cu privire la modalitățile de adaptare a prezentului acord la dispozițiile pertinente ale acordurilor viitoare dintre Comunitate sau Elveția, pe de o parte, și țările terțe pe de altă parte, prevăzute la articolele 13 și 19.

(6) Pentru atingerea scopurilor prevăzute de prezentul acord, părțile contractante iau, potrivit calendarului prevăzut la articolul 49, toate măsurile necesare pentru ca drepturile și obligațiile echivalente cu cele conținute în actele juridice ale Comunității, menționate la anexa 1, să se aplice în relațiile dintre acestea.

*Articolul 53***Confidențialitatea**

Reprezentanții, experții și alte organe ale părților contractante au obligația, inclusiv după încetarea funcțiilor lor, de a nu divulga informațiile obținute în cadrul prezentului acord și care prin natura lor sunt protejate de secretul profesional.

*Articolul 54***Soluționarea diferendelor**

Fiecare parte contractantă poate supune Comitetului mixt un diferend privind interpretarea sau aplicarea prezentului acord. Acesta depune eforturi pentru soluționarea diferendului. Sunt furnizate Comitetului mixt toate informațiile utile care permit o examinare aprofundată a situației, în vederea găsirii unei soluții acceptabile. În acest scop, Comitetul mixt examinează toate posibilitățile care permit menținerea unei bunei funcționări a prezentului acord.

▼B*Articolul 55***Revizuirea acordului**

(1) În cazul în care o parte contractantă dorește revizuirea dispozițiilor prezentului acord, informează Comitetul mixt cu privire la aceasta. Sub rezerva alineatelor (2) și (3) de mai jos, modificarea prezentului acord intră în vigoare după îndeplinirea procedurilor interne respective.

(2) Anexele 1, 3, 4 și 7 pot fi modificate, printr-o decizie a Comitetului mixt în conformitate cu articolul 51 alineatul (1), pentru a ține seama de evoluția legislației comunitare în materie.

(3) Anexele 5, 6, 8 și 9 pot fi modificate printr-o decizie a Comitetului mixt în conformitate cu articolul 51 alineatul (1).

*Articolul 56***Anexe**

Anexele 1-10 fac parte integrantă din prezentul acord.

*Articolul 57***Domeniul de aplicare teritorial**

Prezentul acord se aplică teritoriilor pe care se aplică Tratatul de instituire a Comunității Europene și în condițiile prevăzute în acest tratat, pe de o parte, și pe teritoriul Elveției, pe de altă parte.

*Articolul 58***Clauze finale**

(1) Prezentul acord va fi ratificat sau aprobat de părțile contractante în conformitate cu procedurile proprii. El va intra în vigoare în prima zi a celei de-a doua luni următoare ultimei notificări a depunerii instrumentelor de ratificare sau de aprobare a tuturor celor șapte acorduri de mai jos:

- Acordul privind transportul feroviar și rutier de mărfuri și călători,
- Acordul privind libera circulație a persoanelor,
- Acordul privind transportul aerian,
- Acordul privind comerțul cu produse agricole,
- Acordul privind recunoașterea reciprocă în materie de evaluare a conformității,
- Acordul privind anumite aspecte ale contractelor de achiziții publice,
- Acordul de cooperare științifică și tehnologică.

▼B

(2) Prezentul acord se încheie pe o perioadă inițială de șapte ani. El poate fi reînnoit pe perioadă nedeterminată, în afară de cazul în care Comunitatea sau Elveția trimit o notificare în sens contrar celeilalte părți contractante, înainte de expirarea perioadei inițiale. În cazul unei notificări, se aplică dispozițiile alineatului (4).

(3) Comunitatea sau Elveția poate denunța prezentul acord prin notificarea deciziei sale adresată celeilalte părți contractante. În cazul unei astfel de notificări, se aplică dispozițiile alineatului (4).

(4) Cele șapte acorduri menționate la alineatul (1) încetează să se mai aplice după șase luni de la data primirii notificării referitoare la faptul că nu va fi reînnoit, prevăzută la alineatul (2) sau la denunțarea prevăzută la alineatul (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 negennegentig, in twee exemplaren in de Deense, de Duitse, de Engelse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Italiaanse, de Nederlandse, de Portugeese, de Spaanse en de Zweedse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

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

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

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

▼B

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



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



▼B**LISTA ANEXELOR**

- Anexa 1: articolul 5 alineatul (2), articolul 6, articolul 7 alineatul (1), articolul 24 alineatul (1), articolul 25 alineatul (5) și articolul 27 alineatul (2): dispoziții aplicabile
- Anexa 2: articolul 8 alineatul (5) modalități de aplicare a redevențelor prevăzute la articolul 8
- Anexa 3: articolul 9 alineatul (1): model de licență pentru transportul internațional rutier de mărfuri
- Anexa 4: articolul 9 alineatul (3): lista transporturilor scutite de orice regim de licență sau de autorizare
- Anexa 5: articolele 12 și 13: lista drepturilor existente care decurg din acordurile bilaterale în vigoare
- Anexa 6: articolul 15 alineatul (2): excepții de la limita de greutate și de la interdicția de a circula noaptea și duminica
- Anexa 7: articolele 17, 18 și 21: serviciile de transport internațional de călători și procedurile referitoare la autorizații
- Anexa 8: articolele 19 și 20: lista drepturilor existente care decurg din acordurile bilaterale în vigoare
- Anexa 9: articolul 36: parametrii de calitate ai serviciilor de transport feroviar și combinat
- Anexa 10: articolul 40 alineatul (1): modalități de aplicare a redevențelor prevăzute la articolul 40

▼ **M11***ANEXA 1***DISPOZIȚII APLICABILE**

În conformitate cu articolul 52 alineatul (6) din prezentul acord, Elveția aplică dispoziții legale echivalente cu dispozițiile menționate mai jos:

Dispoziții relevante din legislația Uniunii Europene

Secțiunea 1 – Accesul la profesie

- Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri (versiune codificată) (JO L 33, 4.2.2006, p. 82).
- Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51), modificat ultima dată de Regulamentul (UE) nr. 517/2013 al Consiliului din 13 mai 2013 (JO L 158, 10.6.2013, p. 1).
- Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72), modificat ultima dată de Regulamentul (UE) nr. 517/2013 al Consiliului din 13 mai 2013 (JO L 158, 10.6.2013, p. 1).

În sensul prezentului acord:

- (a) Uniunea Europeană și Confederația Elvețiană îi exceptează de la obligația de a deține atestatul de conducător pe toți resortisanții Confederației Elvețiene, ai statelor membre ale Uniunii Europene și ai statelor membre ale Spațiului Economic European;
 - (b) Confederația Elvețiană îi poate excepta de la obligația de a deține un atestat de conducător pe resortisanții altor state decât cele menționate la litera (a) de mai sus doar după consultarea și exprimarea acordului Uniunii Europene;
 - (c) dispozițiile capitolului III din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 (referitoare la cabotaj) nu se aplică.
- Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88), modificat ultima dată de Regulamentul (UE) nr. 517/2013 al Consiliului din 13 mai 2013 (JO L 158, 10.6.2013, p. 1).

În sensul prezentului acord, dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 (referitoare la cabotaj) nu se aplică.

- Decizia 2009/992/UE a Comisiei din 17 decembrie 2009 privind cerințele minime pentru datele care trebuie introduse în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier (JO L 339, 22.12.2009, p. 36).
- Regulamentul (UE) nr. 1213/2010 al Comisiei din 16 decembrie 2010 de stabilire a normelor comune privind interconectarea registrelor electronice naționale ale întreprinderilor de transport rutier (JO L 335, 18.12.2010, p. 21).
- Regulamentul (UE) nr. 361/2014 al Comisiei din 9 aprilie 2014 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește documentele pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2121/98 al Comisiei (JO L 107, 10.4.2014, p. 39).

▼ **M11**

- Regulamentul (UE) 2016/403 al Comisiei din 18 martie 2016 de completare a Regulamentului (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește clasificarea încălcărilor grave ale normelor Uniunii, care pot determina pierderea de către un operator de transport rutier a bunei reputații și de modificare a anexei III la Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 74, 19.3.2016, p. 8).

Secțiunea 2 – Norme sociale

- Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO L 80, 23.3.2002, p. 35).
- Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului (JO L 226, 10.9.2003, p. 4).
- Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 (JO L 102, 11.4.2006, p. 1), modificat ultima dată de Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).
- Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 35), modificată ultima dată de Regulamentul (UE) 2016/403 al Comisiei din 18 martie 2016 (JO L 74, 19.3.2016, p. 8).
- Regulamentul (UE) nr. 581/2010 al Comisiei din 1 iulie 2010 privind termenele maxime pentru descărcarea datelor relevante din unitățile montate pe vehicule și din cardurile conducătorilor auto (JO L 168, 2.7.2010, p. 16).
- Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2016/68 al Comisiei din 21 ianuarie 2016 privind procedurile și specificațiile comune necesare pentru interconectarea registrelor electronice ale cardurilor de conducător auto (JO L 15, 22.1.2016, p. 51), modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/1503 al Comisiei din 25 august 2017 (JO L 221, 26.8.2017, p. 10).
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/799 al Comisiei din 18 martie 2016 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor pentru construirea, testarea, instalarea, operarea și repararea tahografelor și a componentelor acestora (JO L 139, 26.5.2016, p. 1), modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2018/502 al Comisiei din 28 februarie 2018 (JO L 85, 28.3.2018, p. 1).
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/548 al Comisiei din 23 martie 2017 de stabilire a unui formular standard pentru declarația scrisă referitoare la îndepărtarea sau ruperea sigiliului unui tahograf (JO L 79, 24.3.2017, p. 1).

▼ M11

- Decizia de punere în aplicare (UE) 2017/1013 a Comisiei din 30 martie 2017 de stabilire a formularului tip pentru raportare menționat la articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 153, 16.6.2017, p. 28).

Secțiunea 3 – Norme tehnice

Autovehicule

- Directiva 70/157/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la nivelul de zgomot admis și la sistemul de evacuare al autovehiculelor (JO L 42, 23.2.1970, p. 16), modificată ultima dată de Directiva 2007/34/CE a Comisiei din 14 iunie 2007 (JO L 155, 15.6.2007, p. 49).
- Directiva 88/77/CEE a Consiliului din 3 decembrie 1987 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz natural sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule (JO L 36, 9.2.1988, p. 33), modificată ultima dată de Directiva 2001/27/CE a Comisiei din 10 aprilie 2001 (JO L 107, 18.4.2001, p. 10).
- Directiva 91/671/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone (JO L 373, 31.12.1991, p. 26), modificată ultima dată de Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 (JO L 59, 28.2.2014, p. 32).
- Directiva 92/6/CEE a Consiliului din 10 februarie 1992 privind instalarea și utilizarea dispozitivelor limitatoare de viteză pentru anumite categorii de vehicule din cadrul Comunității (JO L 57, 2.3.1992, p. 27), modificată prin Directiva 2002/85/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 noiembrie 2002 (JO L 327, 4.12.2002, p. 8).
- Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59), modificată prin Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 februarie 2002 (JO L 67, 9.3.2002, p. 47).
- Regulamentul (CE) nr. 2411/98 al Consiliului din 3 noiembrie 1998 privind recunoașterea în cadrul traficului intracomunitar a semnului distinctiv al statului membru în care sunt înmatriculate autovehiculele și remorcile acestora (JO L 299, 10.11.1998, p. 1).
- Directiva 2000/30/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iunie 2000 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate (JO L 203, 10.8.2000, p. 1), modificată ultima dată de Directiva 2010/47/UE a Comisiei din 5 iulie 2010 (JO L 173, 8.7.2010, p. 33).
- Directiva 2005/55/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 28 septembrie 2005 privind apropierea legislațiilor statelor membre cu privire la măsurile care trebuie luate împotriva emisiilor de gaze și de particule poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare utilizate la vehicule și împotriva emisiilor de gaze poluante provenite de la motoarele cu aprindere prin scânteie alimentate cu gaz sau cu gaz petrolier lichefiat utilizate la vehicule (JO L 275, 20.10.2005, p. 1), modificată ultima dată de Directiva 2008/74/CE a Comisiei din 18 iulie 2008 (JO L 192, 19.7.2008, p. 51).

▼ **M11**

- Regulamentul (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 și a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 80/1269/CEE, 2005/55/CE și 2005/78/CE (JO L 188, 18.7.2009, p. 1), modificat ultima dată de Regulamentul (UE) nr. 133/2014 al Comisiei din 31 ianuarie 2014 (JO L 47, 18.2.2014, p. 1).
- Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009, p. 1), modificat ultima dată de Regulamentul (UE) 2016/1004 al Comisiei din 22 iunie 2016 (JO L 165, 23.6.2016, p. 1).
- Regulamentul (UE) nr. 582/2011 al Comisiei din 25 mai 2011 de punere în aplicare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI) și de modificare a anexelor I și III la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 167, 25.6.2011, p. 1), modificat ultima dată de Regulamentul (UE) nr. 627/2014 al Comisiei din 12 iunie 2014 (JO L 174, 13.6.2014, p. 28).
- Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51).
- Regulamentul (UE) nr. 540/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 aprilie 2014 privind nivelul sonor al autovehiculelor și al amortizoarelor de zgomot de înlocuire, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivei 70/157/CEE (JO L 158, 27.5.2014, p. 131), modificat prin Regulamentul delegat (UE) nr. 2017/1576 al Comisiei din 26 iunie 2017 (JO L 239 din 19.9.2017, p. 3).

Transportul de mărfuri periculoase

- Directiva 95/50/CE a Consiliului din 6 octombrie 1995 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase (JO L 249, 17.10.1995, p. 35), modificată ultima dată prin Directiva 2008/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 (JO L 162, 21.6.2008, p. 11).
- Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13), modificată ultima dată prin Directiva delegată (UE) 2020/1833 a Comisiei din 2 octombrie 2020 (JO L 408, 4.12.2020, p. 1).

În sensul prezentului acord, în Elveția se aplică următoarele derogări de la Directiva 2008/68/CE:

1. *Transportul rutier*

Derogări pentru Elveția în temeiul articolului 6 alineatul (2) litera (a) din Directiva 2008/68/CE din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase

RO - a - CH - 1

Obiect: transportul de motorină și de păcură cu numărul ONU 1 202 în cisterne.

▼ M11

Trimitere la anexa I, secțiunea I.1, din respectiva directivă: punctele 1.1.3.6 și 6.8.

Conținutul anexei la directivă: excepții referitoare la cantitățile transportate per unitate de transport, reglementări cu privire la construcția cisternelor.

Conținutul legislației naționale: cisternele care nu sunt construite în conformitate cu punctul 6.8, ci în conformitate cu legislația națională, care au capacitatea mai mică sau egală cu 1 210 l și care sunt folosite la transportul păcurii sau al motorinei cu numărul ONU 1 202 pot beneficia de excepțiile de la punctul 1.1.3.6 din ADR.

Trimitere inițială la legislația națională: apendicele 1 punctul 1.1.3.6.3 litera (b) și punctul 6.14 din Ordonanța privind transportul rutier al mărfurilor periculoase (SDR; RS 741.621).

Data expirării: 1 ianuarie 2023

RO - a - CH - 2

Obiect: exceptare de la cerința de a deține un document de transport pentru anumite cantități de mărfuri periculoase definite la punctul 1.1.3.6.

Trimitere la anexa I, secțiunea I.1, din respectiva directivă: punctele 1.1.3.6 și 5.4.1.

Conținutul anexei la directivă: obligația de a deține un document de transport.

Conținutul legislației naționale: transportul recipientelor goale necurățate utilizate în transportul de categoria 4 și al buteliilor de gaz goale sau pline pentru aparatele de respirat utilizate de serviciile de urgență sau pentru echipamentele de scufundat, în cantități care nu depășesc limitele stabilite la punctul 1.1.3.6, nu este supus obligației de a deține documentul de transport prevăzut la punctul 5.4.1

Trimitere inițială la legislația națională: apendicele 1 punctul 1.1.3.6.3 litera (c) din Ordonanța din 29 noiembrie 2002 privind transportul rutier al mărfurilor periculoase (SDR; RS 741.621).

Data expirării: 1 ianuarie 2023

RO - a - CH - 3

Obiect: transportul cisternelor goale necurățate de către societăți care prestează servicii de revizie a instalațiilor de depozitare a lichidelor care pot polua apele.

Trimitere la anexa I, secțiunea I.1, din respectiva directivă: punctele 6.5, 6.8, 8.2 și 9.

Conținutul anexei la directivă: construcția, echiparea și inspecția cisternelor și a vehiculelor, formarea conducătorilor auto.

Conținutul legislației naționale: vehiculele și cisternele/recipientele transportate goale necurățate care sunt utilizate de societăți ce prestează servicii de revizie a instalațiilor de depozitare a lichidelor care pot polua apele pentru a goli lichidele atunci când se efectuează operațiunile de revizie a cisternelor staționare nu intră sub incidența dispozițiilor privind construcția, echiparea și inspecția, etichetarea și semnalizarea prin aplicarea plăcii portocalii prevăzute de ADR. Ele sunt reglementate de dispoziții specifice privind etichetarea și semnalizarea, iar conducătorul vehiculului nu este obligat să urmeze formarea menționată la punctul 8.2.

Trimitere inițială la legislația națională: apendicele 1 punctul 1.1.3.6.3.10 din Ordonanța din 29 noiembrie 2002 privind transportul rutier al mărfurilor periculoase (SDR; RS 741.621).

Data expirării: 1 ianuarie 2023

Derogări pentru Elveția în temeiul articolului 6 alineatul (2) litera (b) punctul (i) din Directiva 2008/68/CE din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase.

▼ M11**RO - bi - CH - 1**

Obiect: transportul deșeurilor menajere care conțin mărfuri periculoase către instalațiile de eliminare a deșeurilor.

Trimitere la anexa I, secțiunea I.1, din respectiva directivă: punctele 2, 4.1.10, 5.2 și 5.4.

Conținutul anexei la directivă: clasificare, ambalare combinată, marcare și etichetare, documentare.

Conținutul legislației naționale: reglementările includ dispoziții referitoare la clasificarea simplificată a deșeurilor menajere ce conțin mărfuri periculoase (deșeuri menajere), care trebuie realizată de un expert recunoscut de autoritatea competentă, la utilizarea unor recipiente colectoare corespunzătoare și la formarea conducătorilor auto. Deșeurile menajere care nu pot fi clasificate de către expert pot fi transportate până la centrul de tratare a deșeurilor în cantități mici și identificate după pachet și după unitatea de transport.

Trimitere inițială la legislația națională: apendicele 1 punctul 1.1.3.7 din Ordonanța din 29 noiembrie 2002 privind transportul rutier al mărfurilor periculoase (SDR; RS 741.621).

Observații: aceste norme se pot aplica numai transportului de deșeuri menajere care conțin mărfuri periculoase efectuat între centre publice de tratare și instalații de eliminare a deșeurilor.

Data expirării: 1 ianuarie 2023

RO - bi - CH - 2

Obiect: transportul retur al artificiilor de divertisment.

Trimitere la anexa I, secțiunea I.1, din respectiva directivă: punctele 2.1, 2 și 5.4.

Conținutul anexei la directivă: clasificare și documentare.

Conținutul legislației naționale: pentru a facilita transportul retur al artificiilor de divertisment cu numerele ONU 0335, 0336 și 0337 de la comercianții cu amănuntul către furnizorii acestora, s-au prevăzut derogări cu privire la indicarea masei nete în documentul de transport și la clasificarea produselor.

Trimitere inițială la legislația națională: apendicele 1 punctul 1.1.3.8 din Ordonanța din 29 noiembrie 2002 privind transportul rutier al mărfurilor periculoase (SDR; RS 741.621).

Observații: verificarea detaliată a conținutului exact al fiecărui pachet de produse din fiecare tip nevândut este practic imposibil de realizat de către comercianții cu amănuntul.

Data expirării: 1 ianuarie 2023.

RO - bi - CH - 3

Obiect: certificat de formare ADR pentru cursele efectuate în scopul transportării vehiculelor care s-au defectat, pentru cursele legate de efectuarea de reparații, pentru cursele efectuate în vederea examinării vehiculelor-cisternă/-cisternelor și pentru cursele cu vehicule-cisternă efectuate de experții responsabili cu examinarea vehiculelor.

Trimitere la anexa I, secțiunea I.1, din respectiva directivă: punctul 8.2.1.

Conținutul anexei la directivă: conducătorii auto trebuie să urmeze cursuri de formare.

Conținutul legislației naționale: cursurile și certificatele de formare ADR nu sunt necesare pentru cursele efectuate în scopul transportării vehiculelor care s-au defectat sau pentru curse de verificare în urma unor reparații, pentru cursele efectuate cu vehicule-cisternă în scopul examinării vehiculului sau a cisternei sale și nici pentru cursele efectuate de experții responsabili cu examinarea vehiculelor-cisternă.

▼ M11

Trimitere inițială la legislația națională: instrucțiunile din 30 septembrie 2008 ale Ministerului Federal al Mediului, Transporturilor, Energiei și Comunicațiilor (DETEC) referitoare la transportul rutier al mărfurilor periculoase.

Observații: în unele cazuri, vehiculele care s-au defectat sau care sunt în reparații și vehiculele-cisternă aflate în pregătire pentru inspecția tehnică sau în verificare la momentul inspecției tehnice conțin încă mărfuri periculoase.

Dispozițiile de la punctele 1.3 și 8.2.3 se aplică în continuare.

Data expirării: 1 ianuarie 2023

2. *Transportul feroviar*

Derogări pentru Elveția în temeiul articolului 6 alineatul (2) litera (a) din Directiva 2008/68/CE din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase

RO - a - CH - 1

Obiect: transportul de motorină și de păcură cu numărul ONU 1 202 în cisterne.

Trimitere la anexa II, secțiunea II.1, din respectiva directivă: punctul 6.8.

Conținutul anexei la directivă: reglementări referitoare la construcția cisternelor.

Conținutul legislației naționale: sunt autorizate cisternele care nu sunt construite în conformitate cu punctul 6.8, ci în conformitate cu legislația națională, care au capacitatea mai mică sau egală cu 1 210 l și care sunt folosite la transportul păcurii sau al motorinei cu numărul ONU 1 202.

Trimitere inițială la legislația națională: anexa la Ordonanța DETEC din 3 decembrie 1996 referitoare la transportul mărfurilor periculoase pe calea ferată și prin instalațiile de transport pe cablu (RSD; RS 742.401.6) și capitolul 6.14 din apendicele 1 la Ordonanța din 29 noiembrie 2002 privind transportul rutier al mărfurilor periculoase (SDR; ier al mărfurilor periculoase (SDR; RS 741.621)

Data expirării: 1 ianuarie 2023

RO - a - CH - 2

Obiect: documentul de transport.

Trimitere la anexa II, secțiunea II.1, din respectiva directivă: punctul 5.4.1.1.1.

Conținutul anexei la directivă: informații generale care trebuie să figureze în documentul de transport.

Conținutul legislației naționale: se poate utiliza un termen colectiv în documentul de transport dacă acesta este însoțit de o listă care să conțină informațiile prevăzute în trimiterea de mai sus.

Trimitere inițială la legislația națională: anexa la Ordonanța DETEC din 3 decembrie 1996 referitoare la transportul mărfurilor periculoase pe calea ferată și prin instalațiile de transport pe cablu (RSD; RS 742.401.6).

Data expirării: 1 ianuarie 2023

— Directiva 2010/35/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 iunie 2010 privind echipamentele sub presiune transportabile și de abrogare a Directivelor 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE și 1999/36/CE ale Consiliului (JO L 165, 30.6.2010, p. 1).

Secțiunea 4 – Drepturi de acces și tranzit feroviar

— Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 237, 24.8.1991, p. 25).

▼ M11

- Directiva 95/18/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare (JO L 143, 27.6.1995, p. 70).

- Directiva 95/19/CE a Consiliului din 19 iunie 1995 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de redevențe pentru utilizarea infrastructurii (JO L 143, 27.6.1995, p. 75).

- Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) (JO L 164, 30.4.2004, p. 44), modificată ultima dată prin Directiva 2014/88/UE a Comisiei din 9 iulie 2014 (JO L 201, 10.7.2014, p. 9).

- Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar. (JO L 315, 3.12.2007, p. 51), modificată ultima dată prin Regulamentul (UE) 2019/554 al Comisiei din 5 aprilie 2019 (JO L 97, 8.4.2019, p. 1).

- Regulamentul (CE) nr. 653/2007 al Comisiei din 13 iunie 2007 privind utilizarea unui format european comun pentru certificatele de siguranță și documentele de cerere în conformitate cu articolul 10 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului și valabilitatea certificatelor de siguranță prevăzute de Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 153, 14.6.2007, p. 9), modificat prin Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei din 10 mai 2011 (JO L 122, 11.5.2011, p. 22).

- Decizia 2007/756/CE a Comisiei din 9 noiembrie 2007 de adoptare a unei specificații comune a registrului național al vehiculelor prevăzut la articolul 14 alineatele (4) și (5) din Directivele 96/48/CE și 2001/16/CE (JO L 305, 23.11.2007, p. 30), modificată prin Decizia 2011/107/UE a Comisiei din 10 februarie 2011 (JO L 43, 17.2.2011, p. 33).

- Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, 3.12.2007, p. 14).

- Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate (reformare) (JO L 191, 18.7.2008, p. 1), modificată ultima dată prin Directiva 2014/38/UE a Comisiei din 10 martie 2014 (JO L 70, 11.3.2014, p. 20).

- Decizia 2009/965/CE a Comisiei din 30 noiembrie 2009 privind documentul de referință menționat la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate (JO L 341, 22.12.2009, p. 1), modificată prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/2299 a Comisiei din 17 noiembrie 2015 (JO L 324, 10.12.2015, p. 15).

- Regulamentul (UE) nr. 36/2010 al Comisiei din 3 decembrie 2009 privind modelele comunitare de permise de mecanici de locomotivă, certificate complementare, copii certificate ale certificatelor complementare și formulare pentru cererile de permise de mecanici de locomotivă, în temeiul Directivei 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 13, 19.1.2010, p. 1).

- Decizia 2010/713/UE a Comisiei din 9 noiembrie 2010 privind modulele pentru procedurile de evaluare a conformității și a adecvării pentru utilizare, precum și de verificare CE care trebuie utilizate în specificațiile tehnice de interoperabilitate adoptate în temeiul Directivei 2008/57/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 319, 4.12.2010, p. 1).

▼ **M11**

- Regulamentul (UE) nr. 1158/2010 al Comisiei din 9 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară (JO L 326, 10.12.2010, p. 11).
- Regulamentul (UE) nr. 1169/2010 al Comisiei din 10 decembrie 2010 privind o metodă de siguranță comună pentru evaluarea conformității cu cerințele pentru obținerea certificatelor de siguranță feroviară (JO L 327, 11.12.2010, p. 13).
- Regulamentul (UE) nr. 201/2011 al Comisiei din 1 martie 2011 privind modelul de declarație de conformitate cu un tip autorizat de vehicul feroviar (JO L 57, 2.3.2011, p. 8).
- Regulamentul (UE) nr. 445/2011 al Comisiei din 10 mai 2011 privind un sistem de certificare a entităților responsabile cu întreținerea vagoanelor de marfă și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 (JO L 122, 11.5.2011, p. 22).
- Regulamentul (UE) nr. 454/2011 al Comisiei din 5 mai 2011 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru serviciile de călători” al sistemului feroviar transeuropean (JO L 123, 12.5.2011, p. 11) modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/775 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 103).
- Decizia de punere în aplicare 2011/665/UE a Comisiei din 4 octombrie 2011 privind registrul european al tipurilor autorizate de vehicule feroviare (JO L 264, 8.10.2011, p. 32), modificată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 108).
- Decizia 2011/765/UE a Comisiei din 22 noiembrie 2011 privind criteriile pentru recunoașterea centrelor de formare implicate în formarea mecanicilor de locomotivă, criteriile pentru recunoașterea examinatorilor responsabili cu evaluarea mecanicilor de locomotivă și criteriile pentru organizarea examinărilor în conformitate cu Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 314, 29.11.2011, p. 36).
- Regulamentul (UE) nr. 1078/2012 al Comisiei din 16 noiembrie 2012 privind o metodă de siguranță comună pentru monitorizarea pe care trebuie să o aplice întreprinderile feroviare și administratorii de infrastructură după primirea unui certificat de siguranță sau a unei autorizații de siguranță, precum și entitățile responsabile cu întreținerea (JO L 320, 17.11.2012, p. 8).
- Regulamentul (UE) nr. 321/2013 al Comisiei din 13 martie 2013 privind specificația tehnică de interoperabilitate pentru subsistemul „material rulant – vagoane de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2006/861/CE (JO L 104, 12.4.2013, p. 1), modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 108).
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda comună de siguranță pentru evaluarea riscurilor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009 (JO L 121, 3.5.2013, p. 8), modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1136 al Comisiei din 13 iulie 2015 (JO L 185, 14.7.2015, p. 6).
- Regulamentul (UE) nr. 1299/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 1), modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 108).
- Regulamentul (UE) nr. 1300/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificațiile tehnice de interoperabilitate referitoare la accesibilitatea sistemului feroviar al Uniunii pentru persoanele cu handicap și persoanele cu mobilitate redusă (JO L 356, 12.12.2014, p. 110), modificat prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/772 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 1).

În Elveția se aplică următoarea normă națională prevăzută la articolul 6 din Decizia nr. 2/2019 a Comitetului mixt:

▼ **M11**

- CH-TSI PRM-001 (versiunea 2.0 din iunie 2021) : Accesul autonom la trenuri
- Regulamentul (UE) nr. 1301/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „infrastructură” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 179), modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 108).

În Elveția se aplică următoarele cazuri specifice prevăzute la articolul 6 din Decizia nr. 2/2019 a Comitetului mixt:

— **Cazul specific permanent CH-STI ENE-001: gabaritul de încărcare a pantografului** [*articol menționat al STI 4.2.10 (2)*]

Pentru noile subsisteme „energie”, actualizate sau reînnoite în rețeaua interoperabilă elvețiană, gabaritul de încărcare a pantografului este specificat în conformitate cu dispozițiile de punere în aplicare ale Ordonanței privind căile ferate din 15 decembrie 1983 (DE-OCF), versiunea din 1.11.2020, în conformitate cu articolul 18, cale normală, DE 18 figuri, figura 12 și în conformitate cu articolul 18/47 DE 18.2/47.2, Contur de referință, capitolul 14, după cum urmează:

- OCF S1: geometria armăturii de tip 1 450 mm cu corn izolator
- OCF S2: geometria armăturii de tip 1 450 mm sau tipul 1 600 mm cu antene izolatoare
- OCF S3: geometria armăturii de tip 1 600 mm
- OCF S4: geometria armăturii de tip 1 950 mm

Observație: Pentru circulația pe tronsoanele existente, unitățile electrice (material rulant) trebuie să fie echipate cu un pantograf a cărui armătură are o lărgime de 1 450 mm (cu corn izolator) în conformitate cu figura B.1 din norma EN 50367:2020.

— **Cazul specific permanent CH-STI ENE-002: Certificat privind tensiunea medie utilă** [*articol menționat al STI 6.2.4.1*]

În absența unei evaluări a tensiunii medii utile în conformitate cu proiectul de normă EN 50388:xxxx, clauza 15.4, performanța sistemului de alimentare electrică poate fi, de asemenea, evaluată cu ajutorul:

- unei comparații cu o referință în cazul în care soluția de alimentare electrică este utilizată pentru un program de exploatare a trenurilor similare sau mai exigent. Următoarele elemente ale trimiterii trebuie să fie similare sau mai importante:
 - distanța până la bara colectoare controlată de tensiune (stația de conversie a frecvenței),
 - impedanța sistemului LAC.
- a unei estimări aproximative a U_{medie} utile pentru cazurile simple, care duc la o creștere a capacităților suplimentare pentru creșterea viitoare a traficului.
- Regulamentul (UE) nr. 1302/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind o specificație tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – material rulant de călători și locomotive” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 228). modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 108).

În Elveția se aplică următoarele cazuri specifice prevăzute la articolul 6 din Decizia nr. 2/2019 a Comitetului mixt:

▼ **M11**— **Cazul specific permanent CH-STI LOC&PAS-004: fuga liniei ferate**
(*articol menționat al STI 4.2.3.4*)

Forța maximă admisibilă a fugii liniei ferate (suma forțelor de ghidaj) asupra osiei este limitată, din punctul de vedere al infrastructurii, de rezistența admisibilă a căilor ferate la fuga liniei ferate. Având în vedere superstructura căilor ferate din Elveția, trebuie să se aplice un coeficient de $\alpha = k1 = 0,85$ ca valoare reglementară pentru calculul forței maxime admisibile a fugii liniei ferate.

În cazuri excepționale se poate aplica un coeficient de $\alpha = k1 = 1,0$ și necesită verificări speciale.

Încercările dinamice în vederea omologării trebuie să fie realizate pe baza coeficientului $\alpha = k1 = 0,85$

— **Cazul specific permanent CH-STI LOC&PAS-005: insuficiență de supraînălțare**(*articole menționate ale STI LOC&PAS 4.2.3.4.2 și STI WAG 4.2.3.5*)

Viteza de circulație admisibilă în rețeaua feroviară elvețiană este definită pe baza unei insuficiențe de supraînălțare de 130 mm (trenuri de marfă) și de 150 mm (trenuri de călători); aceste insuficiențe de înălțare sunt acceptate fără o examinare suplimentară. Pentru a garanta securitatea în exploatare, este deci imperativ ca vehiculele să fie examinate sub aspectul unor astfel de insuficiențe de supraînălțare.

Vehiculele care nu au fost examinate sub aspectul unor astfel de insuficiențe de supraînălțare nu pot circula în rețeaua feroviară elvețiană.

— **Cazul specific permanent CH-STI LOC&PAS-017: gabarit de liberă trecere : general**(*articol menționat al STI LOC&PAS 4.2.3.1*)

Compatibilitatea gabaritelor OCF cu gabaritele internaționale din EN 15273-1:2013 este următoarea:

— Gabaritul G1: admisie fără restricții

— Gabaritul GA: admisie cu restricții în gabaritul OCF O1. Formulele asociate gabaritului G1 trebuie aplicate pentru calculul gabaritului cinematic al materialului rulant (partea superioară), pentru toate înălțimile h . În Elveția, utilizarea caracteristicilor prevăzute în EN 15273-2, anexa B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 și B.3.6.1 nu este autorizată pentru înălțimile $h > 3,250$ m. Gabaritul OCF O1 acceptă încărcăturile standard pentru gabaritul GA indicate în fișa UIC 506, anexa B, articolul B.1.1.

— Gabaritul GB: admisie cu restricții în gabaritul OCF O2. Formulele asociate gabaritului G1 trebuie aplicate pentru calculul gabaritului cinematic al materialului rulant (partea superioară), pentru toate înălțimile h . În Elveția, utilizarea caracteristicilor prevăzute în EN 15273-2, anexa B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 și B.3.6.1 nu este autorizată pentru înălțimile $h > 3,250$ m. Gabaritul OCF O2 acceptă încărcăturile standard pentru gabaritul GB indicate în Fișa UIC 506, anexa B, articolul B.1.1.

— Gabaritul GC: admisie fără restricții în gabaritul OCF O4.

Gabaritul infrastructurii (partea superioară) pentru toate tipurile de gabarit (de exemplu, OCF O1, OCF O2, OCF O4) este calculat în conformitate cu EN 15273-1:2013, anexa C, C.2.1, tabloul C1 (respectiv anexa C, C.2.3, tabloul C4), sub rezerva profilurilor cinematice de referință și a regulilor de calcul asociate. În Elveția, nu este autorizată utilizarea formulelor indicate în EN 15273-3:2013, anexa C, tablourile C.2 și C.3 (pentru înălțimi $h > 3,250$ m).

▼ **M11**— **Cazul specific permanent CH-TSI LOC&PAS-028: gabarit de liberă trecere, uși** (articol menționat al STI LOC&PAS 4.2.3.1)

Ușile de îmbarcare care îndeplinesc condițiile din fișele UIC 560, capitolele 1.1.4 până la 1.1.4.3, sunt autorizate. În ansamblu, sunt aplicabile următoarele puncte:

Compatibilitatea gabaritelor OCF cu gabaritele internaționale din EN 15273-1:2013 este următoarea:

- Gabaritul G1: admisie fără restricții
- Gabaritul GA: admisie cu restricții în gabaritul OCF O1. Formulele asociate gabaritului G1 trebuie aplicate pentru calculul gabaritului cinematic al materialului rulant (partea superioară), pentru toate înălțimile h . În Elveția, utilizarea caracteristicilor prevăzute în EN 15273-2, anexa B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 și B.3.6.1 nu este autorizată pentru înălțimile $h > 3,250$ m. Gabaritul OCF O1 acceptă încărcăturile standard pentru gabaritul GA indicate în Fișa UIC 506, anexa B, articolul B.1.1.
- Gabaritul GB: admisie cu restricții în gabaritul OCF O2. Formulele asociate gabaritului G1 trebuie aplicate pentru calculul gabaritului cinematic al materialului rulant (partea superioară), pentru toate înălțimile h . În Elveția, utilizarea caracteristicilor prevăzute în EN 15273-2, anexa B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 și B.3.6.1 nu este autorizată pentru înălțimile $h > 3,250$ m. Gabaritul OCF O2 acceptă încărcăturile standard pentru gabaritul GB indicate în Fișa UIC 506, anexa B, articolul B.1.1.
- Gabaritul GC: admisie fără restricții în gabaritul OCF O4.

Gabaritul infrastructurii (partea superioară) pentru toate tipurile de gabarit (de exemplu, OCF O1, OCF O2, OCF O4) este calculat în conformitate cu EN 15273-1:2013, anexa C, C.2.1, tabloul C1 (respectiv anexa C, C.2.3, tabloul C4), sub rezerva profilurilor cinematice de referință și a regulilor de calcul asociate. În Elveția, utilizarea formulelor indicate în EN 15273-3:2013, anexa C, tablourile C.2 și C.3 (pentru înălțimi $h > 3,250$ m) nu este autorizată.

În Elveția se aplică următoarele norme naționale prevăzute la articolul 6 din Decizia nr. 2/2019 a Comitetului mixt:

- CH-TSI LOC&PAS-001 (versiunea 1.0 din iunie 2015): Lățimea armăturii pantografului;
- CH-TSI LOC&PAS-002 (versiunea 2.0 din iunie 2021): Macazuri înguste/test de trecere prin macaz;
- CH-TSI LOC&PAS-003 (versiunea 2.0 din iunie 2021): Raze mici $r < 250$ m
- CH-TSI LOC&PAS-006 (versiunea 2.0 din iunie 2021): Omologarea vehiculelor pendulare conform categoriei N
- CH-TSI LOC&PAS-007 (versiunea 2.0 din iunie 2021): Lubrifierea buzelor de bandaj;
- CH-TSI LOC&PAS-009 (versiunea 1.0 din iunie 2015): Emisiile de gaze de eșapament ale vehiculelor cu motor termic [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) nr. 2016/1628, trebuie reexaminată înainte de 31 decembrie 2021];
- CH-TSI LOC&PAS-011 (versiunea 2.0 din iunie 2021): Limitarea puterii de tracțiune;

▼ **M11**

- CH-TSI LOC&PAS-012 (versiunea 1.0 din iulie 2016): Admitanță;
 - CH-TSI LOC&PAS-013 (versiunea 1.0 din iulie 2016): Interacțiunea pantograf / linie de contact;
 - CH-TSI LOC&PAS-014a (versiunea 2.0 din iunie 2021): Caracteristicile materialului rulant pentru compatibilitatea cu sistemele de detectare a trenurilor bazate pe circuite de cale;
 - CH-TSI LOC&PAS-014b (versiunea 2.0 din iunie 2021): Caracteristicile materialului rulant pentru compatibilitatea cu sistemele de detectare a trenurilor bazate pe numărătoare de osii;
 - CH-TSI LOC&PAS-019 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Semnalul „*non leading input*” pentru primul vehicul [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) nr. 1302/2014, trebuie revizuită înainte de 31 decembrie 2021];
 - CH-TSI LOC&PAS-020 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Semnalul „*sleeping input*” în conducere multiplă [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) nr. 1302/2014, trebuie revizuită înainte de 31 decembrie 2021];
 - CH-TSI LOC&PAS-022 (versiunea 2.1 din iunie 2021): Resetarea frânei de urgență;
 - CH-TSI LOC&PAS-025 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Siguranța dispozitivului de decuplare pentru echipamentele ETCS de bord [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) nr. 1302/2014, trebuie reexaminată înainte de 31 decembrie 2021];
 - CH-TSI LOC&PAS-026 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Interdicția SIGNUM/ZUB la vehiculele echipate cu ERTMS/ETCS versiunea de referință 3;
 - CH-TSI LOC&PAS-027 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Comanda radio manuală în timpul operațiunilor de manevră („*shunting*”) [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) nr. 1302/2014, trebuie reexaminată înainte de 31 decembrie 2021];
 - CH-TSI LOC&PAS-030 (versiunea 2.0 din iunie 2021): Utilizarea sistemelor de frânare fără fricțiune;
 - CH-TSI LOC&PAS-031 (versiunea 2.1 din noiembrie 2020): Reducerea tracțiunii în condiții de siguranță [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) nr. 1302/2014, trebuie revizuită înainte de 31 decembrie 2021];
 - CH-TSI LOC&PAS-035 (versiunea 2.1 din noiembrie 2020): Puterea suficientă a frânei de urgență [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) nr. 1302/2014, trebuie revizuită înainte de 31 decembrie 2021];
 - CH-TSI LOC&PAS-036 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Vehiculele echipate cu panouri de control pentru ambele direcții de mers [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) nr. 1302/2014, trebuie reexaminată înainte de 31 decembrie 2021];
 - CH-TSI LOC&PAS-037: (versiunea 1.0 din iunie 2019): Frâna de serviciu ETCS [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) nr. 1302/2014, trebuie revizuită înainte de 31 decembrie 2021]
- Regulamentul (UE) nr. 1303/2014 al Comisiei din 18 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la „siguranța în tunelurile feroviare” a sistemului feroviar din Uniunea Europeană (JO L 356, 12.12.2014, p. 394), modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 108).

▼ **M11**

- Regulamentul (UE) nr. 1304/2014 al Comisiei din 26 noiembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „material rulant – zgomot”, de modificare a Deciziei 2008/232/CE și de abrogare a Deciziei 2011/229/UE (JO L 356, 12.12.2014, p. 421).
- Regulamentul (UE) nr. 1305/2014 al Comisiei din 11 decembrie 2014 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „aplicații telematice pentru transportul de marfă” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 62/2006 (JO L 356, 12.12.2014, p. 438), modificat ultima dată prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/778 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 356).
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/171 al Comisiei din 4 februarie 2015 privind anumite aspecte din cadrul procedurii de acordare de licențe întreprinderilor feroviare (JO L 29, 5.2.2015, p. 3).
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/909 al Comisiei din 12 iunie 2015 privind modalitățile de calculare a costurilor generate direct în urma exploatarei serviciului de transport feroviar (JO L 148, 13.6.2015, p. 17).
- Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 138, 26.5.2016, p. 44); în Elveția se aplică doar dispozițiile următoare: articolele 7 [alineatele (1) - (3)], 8 - 10, 12, 15, 17, 21 [fără alineatul (7)], 22 - 25, 27 - 42, 44, 45 și 49, precum și anexele II, III și IV.
- Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (JO L 138, 26.5.2016, p. 102-149); în Elveția se aplică doar dispozițiile următoare: articolele 9, 10 [fără alineatul (7)], 13, 14 și 17, precum și anexa III.
- Regulamentul (UE) 2016/919 al Comisiei din 27 mai 2016 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemele de control-comandă și semnalizare ale sistemului feroviar în Uniunea Europeană (JO L 158, 15.6.2016, p. 1), modificat de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/776 al Comisiei din 16 mai 2019 (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 108).

În Elveția se aplică următoarele norme naționale prevăzute la articolul 6 din Decizia nr. 2/2019 a Comitetului mixt:

- CH-TSI CCS-003 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Activarea / dezactivarea transmiterii pachetului 44 către sistemele ZUB / SIGNAL ;
- CH-TSI CCS-006 (versiunea 2.1 din noiembrie 2020): Pierderea semnalului „*non leading permitted*” în modul de funcționare „*Non Leading*” [*normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) 2016/919, trebuie reexaminată înainte de 31 decembrie 2021*];
- CH-TSI CCS-007 (versiunea 3.0 din noiembrie 2020): Normă privind curbele de frânare pentru ERTMS/ETCS versiunea de referință 2;
- CH-TSI CCS-008 (versiunea 3.0 din iunie 2021): Implementarea minimă a „*Change Requests*”;
- CH-TSI CCS-011 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Funcția Euroloop;
- CH-TSI CCS-015 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Gestionarea simultană a două canale de date GSM-R;
- CH-TSI CCS-016 (versiunea 3.0 din iunie 2021): Utilizarea de parametri și de funcții specifice țării;

▼ **M11**

- CH-TSI CCS-018 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Interzicerea „Levels STM/CNT” la ZUB/SIGNUM;
- CH-TSI CCS-019 (versiunea 3.0 din noiembrie 2020): Reluarea și afișarea automată a datelor privind trenul [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) 2016/919, trebuie revizuită înainte de 31 decembrie 2021];
- CH-TSI CCS-022 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Marșarier în modul de exploatare „Unfitted”;
- CH-TSI CCS-023 (versiunea 2.0 din iunie 2019): Afișarea mesajelor text;
- CH-TSI CCS-024 (versiunea 3.0 din iunie 2021): Introducerea flexibilă a datelor;
- CH-TSI CCS-026 (versiunea 2.1 din noiembrie 2020): Monitorizarea online din vehicul a echipamentelor de cale ferată [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) 2016/919, trebuie reexaminată înainte de 31 decembrie 2021];
- CH-TSI CCS-032 (versiunea 2.1 din noiembrie 2020): Introducerea numărului unic de tren pentru echipamentul ETCS de la bord și radioul GSM-R din cabină [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) 2016/919, trebuie reexaminată înainte de 31 decembrie 2021];
- CH-TSI CCS-033 (versiunea 1.1 din noiembrie 2020): Funcționalitățile GSM-R Voice [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) 2016/919, trebuie revizuită înainte de 31 decembrie 2021];
- CH-TSI CCS-034 (versiunea 1.0 din iunie 2019): Modul de funcționare „Non Leading”;
- CH-TSI CCS-035 (versiunea 1.0 din iunie 2019): Textele de afișat pe DMI (interfața mecanic-mașină) [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) 2016/919, trebuie revizuită înainte de 31 decembrie 2021];
- CH-TSI CCS-038 (versiunea 1.1 din noiembrie 2020): Mesaj care indică o creștere semnificativă a intervalului de încredere la odometrie [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) 2016/919, trebuie reexaminată înainte de 31 decembrie 2021];
- CH-CSM-RA-001 (versiunea 1.0 din iunie 2019): Dosarul cu elementele de probă privind siguranța pentru obținerea omologării ETCS în Elveția [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) 2016/919, trebuie reexaminată înainte de 31 decembrie 2021];
- CH-CSM-RA-002 (versiunea 1.0 din iunie 2019): Cerințe pentru vitezele mai mari de 200 km/h [normă potențial incompatibilă cu Regulamentul (UE) 2016/919, trebuie revizuită înainte de 31 decembrie 2021];
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/545 al Comisiei din 4 aprilie 2018 de instituire a modalităților practice pentru procesul de autorizare a vehiculelor feroviare și de autorizare de tip a vehiculelor feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 90, 6.4.2018, p. 66).
- Regulamentul delegat (UE) 2018/761 al Comisiei din 16 februarie 2018 de stabilire a metodelor comune de siguranță pentru supravegherea de către autoritățile naționale de siguranță după eliberarea unui certificat unic de siguranță sau a unei autorizații de siguranță în conformitate cu Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1077/2012 al Comisiei (JO L 129, 25.5.2018, p. 16).

▼ **M11**

- Regulamentul delegat (UE) 2018/762 al Comisiei din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei (JO L 129, 25.5.2018, p. 26).
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/763 al Comisiei din 9 aprilie 2018 de stabilire a modalităților practice pentru emiterea certificatelor unice de siguranță pentru întreprinderile feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 653/2007 al Comisiei (JO L 129, 25.5.2018, p. 49).
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/250 al Comisiei din 12 februarie 2019 privind modelele de certificate și de declarații „CE” pentru subsistemele și pentru elementele constitutive de interoperabilitate feroviare, modelul de declarație de conformitate cu un tip de vehicul feroviar autorizat și procedurile de verificare „CE” a subsistemelor în conformitate cu Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 201/2011 al Comisiei (JO L 42, 13.2.2019, p. 9).
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/773 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificația tehnică de interoperabilitate referitoare la subsistemul „exploatare și gestionarea traficului” al sistemului feroviar din Uniunea Europeană și de abrogare a Deciziei 2012/757/UE (JO L 139I, 27.5.2019, p. 5).

În Elveția se aplică următoarele norme naționale prevăzute la articolul 6 din Decizia nr. 2/2019 a Comitetului mixt:

- CH-TSI OPE-006 (versiunea 1.0 din iulie 2020): Procesul de exploatare feroviară: concepte de comunicare;
- CH-TSI OPE-007 (versiunea 1.0 din iulie 2020): Procesul de exploatare feroviară, fără bază în STI OPE;
- CH-TSI OPE-008 (versiunea 1.0 din iulie 2020): Reglementări care se referă exclusiv la administratorii de infrastructură sau care se referă exclusiv la întreprinderile de transport feroviar.
- Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/777 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/880/UE (JO L 139 I, 27.5.2019, p. 312).
- Recomandarea (UE) 2019/780 a Comisiei din 16 mai 2019 privind modalitățile practice de eliberare a autorizațiilor de siguranță pentru administratorii de infrastructură (JO L 139I, 27.5.2019, p. 390).

Secțiunea 5 - Alte domenii

- Directiva 92/82/CEE a Consiliului din 19 octombrie 1992 privind apropierea ratelor accizelor la uleiurile minerale (JO L 316, 31.10.1992, p. 19).
- Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană (JO L 167, 30.4.2004, p. 39).
- Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (JO L 319, 29.11.2008, p. 59).
- Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO L 55, 28.2.2011, p. 1).



ANEXA 2

MODALITĂȚI DE APLICARE A REDEVENȚELOR PREVĂZUTE LA ARTICOLUL 8

1. Redevența elvețiană pentru vehiculele a căror greutate maximă autorizată depășește 28 t și care dispun de autorizația prevăzută la articolul 8 alineatul (2) se ridică la maxim:

- 180 CHF pentru o deplasare în tranzit pe teritoriul Elveției;
- 70 CHF pentru o deplasare în ambele sensuri dus-întors, din sau spre teritoriul Elveției.

2. Redevența elvețiană maximă pentru vehiculele care dețin autorizația prevăzută la articolul 8 alineatul (3) și a căror greutate maximă autorizată depășește 34 t, dar nu depășește 40 t și care parcurg un traseu de 300 km traversând lanțul alpin se ridică la 252 CHF pentru un vehicul care nu respectă standardele EURO, 211 CHF pentru vehiculul care respectă standardul EURO I și 178 CHF pentru vehiculul care respectă, cel puțin, standardul EURO II. Redevența se aplică potrivit modalităților definite la articolul 40.

3. Redevența elvețiană maximă pentru vehiculele care dețin autorizația prevăzută la articolul 8 alineatul (4) și a căror greutate maximă autorizată depășește 34 t, dar nu depășește 40 t și care parcurg un traseu de 300 km traversând lanțul alpin se ridică la 300 CHF pentru un vehicul care nu respectă standardele EURO, 240 CHF pentru vehiculul care respectă standardul EURO I și 210 CHF pentru vehiculul care respectă, cel puțin, standardul EURO II. Redevența se aplică potrivit modalităților definite la articolul 40.

▼ **M5**

ANEXA 3

COMUNITATEA EUROPEANĂ

(a)

(Hârtie celulozică de culoare albastru deschis Pantone 290 sau cât mai aproape posibil de această culoare, format DIN A4, 100 g/m² sau mai mult)

(Prima pagină a licenței)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau într-una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite licența]

Semnul distinctiv al statului membru ⁽¹⁾ care emite licența
--

Denumirea autorității sau a organismului competent
--

LICENȚA NR. ...

sau

COPIE CERTIFICATĂ NR. ...

pentru transportul rutier internațional de mărfuri contra cost în numele unui terț

Prezenta licență autorizează ⁽²⁾

.....
.....

titularul să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri contra cost în numele unui terț pe orice traseu, pentru deplasările pe teritoriul Comunității, astfel cum sunt definite în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și în conformitate cu dispozițiile generale ale prezentei licențe.

Observații speciale:.....

.....

Prezenta licență este valabilă de la.....	până la.....
---	--------------

Eliberată la.....	la data de.....
-------------------	-----------------

..... ⁽³⁾

⁽¹⁾ Semnele distinctive ale statelor membre sunt: (B) Belgia, (BG) Bulgaria, (CZ) Republica Cehă, (DK) Danemarca, (D) Germania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) Spania, (F) Franța, (HR) Croația, (I) Italia, (CY) Cipru, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburg, (H) Ungaria, (M) Malta, (NL) Țările de Jos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugalia, (RO) România, (SLO) Slovenia, (SK) Slovacia, (FIN) Finlanda, (S) Suedia, (UK) Regatul Unit.

⁽²⁾ Numele sau denumirea comercială și adresa completă a operatorului de transport.

⁽³⁾ Semnătura și ștampila autorității sau a organismului competent care emite licența.

▼ **M5**

(b)

(A doua pagină a licenței)

[Text în limba (limbile) oficială (oficiale) sau într-una dintre limbile oficiale ale statului membru care emite licența]

DISPOZIȚII GENERALE

Prezenta licență este emisă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1072/2009.

Aceasta îl îndreptățește pe titular să efectueze transporturi rutiere internaționale de mărfuri contra cost în numele unui terț pe orice traseu, pentru deplasările pe teritoriul Comunității și, după caz, în condițiile stabilite de aceasta:

- în cazul în care punctul de plecare și punctul de sosire sunt situate în două state membre diferite cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
- cu plecare dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe;
- între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre, precum și în cazul deplasărilor fără încărcătură legate de aceste transporturi.

În cazul unui transport cu plecare dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, prezenta licență este valabilă pentru deplasarea efectuată pe teritoriul Comunității. Aceasta este valabilă în statul membru de încărcare sau de descărcare doar după încheierea acordului necesar între Comunitate și țara terță în cauză în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009.

Aceasta este personală și netransmisibilă către terți.

Aceasta poate fi retrasă de către autoritatea competentă a statului membru care a emis-o, printre altele, în cazul în care titularul:

- nu a respectat toate condițiile de utilizare a licenței;
- a furnizat informații inexacte în legătură cu datele necesare pentru emiterea sau reînnoirea licenței.

Originalul licenței trebuie păstrat de întreprinderea de transport.

O copie certificată a licenței trebuie păstrată la bordul vehiculului ⁽¹⁾. În cazul unui ansamblu de vehicule cuplate, aceasta trebuie să însoțească autovehiculul. Ea acoperă ansamblul de vehicule cuplate chiar și în cazul în care remorca sau semiremorca nu sunt înmatriculate sau autorizate pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care sunt înmatriculate sau autorizate să circule într-un alt stat.

Licența trebuie prezentată, la cerere, agenților de control.

Titularul trebuie, pe teritoriul fiecărui stat membru, să se conformeze actelor cu putere de lege și actelor administrative în vigoare în acel stat, și anume în ceea ce privește transportul și traficul.

⁽¹⁾ „Vehicul” înseamnă un autovehicul înmatriculat într-un stat membru sau un ansamblu de vehicule cuplate care să aibă cel puțin autovehiculul înmatriculat într-un stat membru, utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri.

▼ M5

ANEXA 4

TRANSPORTURI ȘI DEPLASĂRI FĂRĂ ÎNCĂRCĂTURĂ EFECTUATE ÎN LEGĂTURĂ CU ACESTE TRANSPORTURI CARE SUNT SCUTITE DE ORICE REGIM DE LICENȚĂ ȘI DE ORICE AUTORIZAȚIE DE TRANSPORT

1. Transporturile poștale care sunt efectuate în cadrul unui regim de serviciu universal.
2. Transporturi de vehicule deteriorate sau care sunt în pană.
3. Transporturi de mărfuri cu autovehicule a căror masă totală autorizată, inclusiv cea a remorcilor, nu depășește 3,5 tone.
4. Transporturi de mărfuri cu autovehicule, în cazul în care se îndeplinesc următoarele condiții:
 - (a) mărfurile transportate se află în proprietatea întreprinderii sau au fost vândute, cumpărate, donate sau închiriate, produse, extrase, transformate sau reparate de aceasta;
 - (b) transportul servește la aducerea mărfurilor la întreprindere, la expedierea de la această întreprindere, la deplasarea fie în interiorul întreprinderii, fie pentru nevoile sale proprii în afara întreprinderii;
 - (c) autovehiculele utilizate pentru acest transport sunt conduse de personalul angajat de întreprindere sau pus la dispoziția acesteia în conformitate cu o obligație contractuală;
 - (d) vehiculele care transportă mărfuri sunt în proprietatea întreprinderii sau au fost achiziționate de aceasta pe credit sau au fost închiriate, cu condiția, în acest ultim caz, să îndeplinească condițiile prevăzute de Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾.

Această dispoziție nu se aplică în cazul utilizării unui vehicul de schimb atunci când vehiculul utilizat în mod obișnuit are o pană de scurtă durată;

 - (e) transportul trebuie să constituie doar o activitate accesorie în cadrul ansamblului de activități ale întreprinderii.
5. Transporturile de medicamente, de aparatură și de echipamente medicale, precum și de alte articole necesare în cazul unui ajutor de urgență, în special în caz de catastrofe naturale.

⁽¹⁾ Directiva 2006/1/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 ianuarie 2006 privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri (JO L 33, 4.2.2006, p. 82).



ANEXA 5

INVENTARUL DISPOZIȚIILOR INCLUSE ÎN ACORDURILE RUTIERE BILATERALE ÎNCHEIATE DE (ELVEȚIA) CU DIFERITE STATE MEMBRE ALE COMUNITĂȚII PRIVIND TRANSPORTUL DE MĂRFURI ÎN TRAFIC TRIUNGHIULAR

Țara	Acord semnat la data de	Data intrării în vigoare	Condiții
Germania	17.12.1953	1.2.1954	Articolul 7: În conformitate cu dreptul intern: trafic triunghiular autorizat propriu-zis; trafic triunghiular, impropriu denumit, interzis.
Austria	22.10.1958	4.4.1959	Articolul 8: Antreprenorii care au dreptul să efectueze transport de mărfuri sunt autorizați să transporte, prin intermediul vehiculelor înmatriculate în unul dintre statele contractante: (a) mărfuri care au ca destinație sau ca proveniență unul dintre state. Trafic triunghiular autorizat propriu-zis; trafic triunghiular impropriu denumit interzis.
Belgia	25.2.1975	24.7.1975	Articolul 4 alineatul (1) litera (b) Trafic triunghiular propriu-zis autorizat; trafic triunghiular impropriu denumit interzis.
Danemarca	27.8.1981	25.3.1982	Articolul 4 alineatul (2): Transporturile dintr-o țară terță către cealaltă parte contractantă sau din cealaltă parte contractantă spre o țară terță fac obiectul unei autorizații eliberate de la caz la caz de cealaltă parte contractantă.
Spania	23.1.1963	21.8.1963	Protocolul din 29 octombrie 1971: Trafic triunghiular propriu-zis autorizat; trafic triunghiular impropriu denumit interzis.
Finlanda	16.1.1980	28.5.1981	Articolul 6 alineatul (2) și procesul verbal al reuniunii Comisiei mixte Elveția-Finlanda din 23 și 24 mai 1989, punctul 2.2: trafic triunghiular propriu-zis și impropriu denumit admis prin intermediul unei autorizații.
Franța	20.11.1951	1.4.1952	În conformitate cu dreptul intern. Operatori de transport elvețieni: transporturi triunghiulare propriu-zise și impropriu denumite interzise în Franța. Operatori de transport francezi: transporturi triunghiulare propriu-zise și impropriu denumite autorizate în Elveția.
Grecia	8.8.1970	6.9.1971	Articolul 3 și procesul verbal al reuniunii Comisiei mixte Elveția-Grecia întrunite între 11 și 13 decembrie 1972: transporturi triunghiulare propriu-zise și impropriu denumite admise (autorizații speciale contingentate).
Italia	—	—	Procesul-verbal al reuniunii Comisiei mixte Elveția-Italia din 14 iunie 1993: Operatori de transport elvețieni: autorizații pe contingente pentru traficul triunghiular propriu-zis. Traficul triunghiular impropriu denumit este interzis. Operatori de transport italieni: traficul triunghiular propriu-zis admis fără autorizație. Autorizații contingentate pentru traficul triunghiular impropriu denumit.

▼B

Țara	Acord semnat la data de	Data intrării în vigoare	Condiții
Irlanda	-	-	Potrivit dreptului intern. Operatori de transport elvețieni: transporturi triunghiulare propriu-zise și impropriu denumite interzise fără o autorizație elaborată de autoritățile irlandeze. Operatori de transport irlandezi: transporturi triunghiulare propriu-zise și impropriu denumite admise în traficul cu Elveția.
Luxemburg	17.5.1972	1.6.1972	Acordul nu se aplică decât transportului de călători. Nu s-a ajuns la nici un acord cu privire la transportul de mărfuri. Transporturile triunghiulare sunt admise potrivit dreptului intern. (Aplicarea principiului reciprocității). Transporturi triunghiulare propriu-zise și impropriu denumite admise.
Țările de Jos	20.5.1952	15.6.1952	Acordul nu se aplică decât transportului de călători. Nu s-a ajuns la nici un acord cu privire la transportul de mărfuri. Transporturi triunghiulare admise potrivit dreptului național. (Aplicarea principiului reciprocității). Transporturi triunghiulare propriu-zise și impropriu denumite admise.
Portugalia	28.6.1973	1.1.1974	Transporturi triunghiulare propriu-zise și impropriu denumite liberalizate în temeiul deciziei luate în cadrul reuniunii Comisiei mixte Elveția-Portugalia din 6 iunie 1996.
Regatul Unit	20.12.1974	21.11.1975	Articolul 3 litera (b): Transporturi triunghiulare propriu-zise admise. Transporturi triunghiulare impropriu denumite interzise.
Suedia	12.12.1973	22.4.1974	Articolul 4 alineatele (1) și (2): Transporturi triunghiulare admise prin intermediul autorizației speciale contingentate.

Trafic triunghiular propriu-zis: în cazul în care vehiculul tranzitează, potrivit itinerarului normal, țara în care este înmatriculat. De exemplu un vehicul elvețian care efectuează un transport din Germania în Italia tranzitând Elveția.

Trafic triunghiular impropriu denumit: când vehiculul nu tranzitează țara în care este înmatriculat. De exemplu un vehicul elvețian care efectuează un transport din Germania în Italia tranzitând Austria.



ANEXA 6

EXCEPTĂRI DE LA LIMITA DE GREUTATE ȘI DE LA INTERDICȚIA DE A CIRCULA NOAPTEA ȘI DUMINICA
I. Exceptări de la limita de greutate pentru perioada care se încheie la 31 decembrie 2004

Pentru cursele provenind din străinătate și având ca destinație zona elvețiană din apropierea frontierei⁽¹⁾ (și invers), sunt autorizate excepții, fără emolument, pentru diverse mărfuri până la greutatea maximă de 40 t, iar pentru transportul de containere ISO de 40 de picioare în trafic combinat, până la limita de 44 t. Din motive legate de construcția de drumuri, unele birouri vamale aplică limite mai mici.

II. Alte exceptări de la limita de greutate

Pentru cursele provenind din străinătate și având ca destinație un loc situat dincolo de zona elvețiană din apropierea frontierei⁽¹⁾ (și invers) și pentru tranzitul prin Elveția, se poate autoriza, de asemenea, o greutate maximă mai mare decât greutatea maximă autorizată în Elveția, pentru transporturile care nu sunt prevăzute la articolul 8:

- (a) pentru transporturile de mărfuri indivizibile în cazul în care, deși se utilizează un vehicul corespunzător, dispozițiile nu pot fi respectate;
- (b) pentru transferurile sau utilizarea de vehicule speciale, în special vehicule de lucru care, din cauza utilizării căreia îi sunt destinate, nu pot fi adaptate la dispozițiile privind greutatea;
- (c) pentru transporturile vehiculelor avariate sau care trebuie depanate, în caz de urgență;
- (d) pentru transporturile produselor destinate aprovizionării avioanelor (catering);
- (e) pentru traseele rutiere inițiale și terminale ale unui transport combinat, în general pe o rază de 30 km de la terminal.

III. Excepția de la interdicția de a circula noaptea și duminica

Se prevăd următoarele excepții de la interdicția de a circula noaptea și duminica:

(a) fără autorizație specială

- cursele efectuate pentru a asigura primul ajutor în caz de catastrofă;
- cursele efectuate pentru a asigura primul ajutor în cazul unui accident de exploatare, în special în cadrul întreprinderilor de transporturi publice și în cadrul traficului aerian;

(b) cu autorizație specială

Pentru transporturile de mărfuri care, prin natura lor, justifică cursele de noapte și, pentru motive întemeiate, duminica:

- produse agricole perisabile [de exemplu fructele cu bacă, fructe sau legume, plante (inclusiv flori tăiate) sau suc de fructe proaspăt stoarse] pe toată durata anului calendaristic;
- porcine de sacrificare și păsări de sacrificare;

⁽¹⁾ Zona din apropierea frontierei este definită în anexa 4 la procesul-verbal al celei de-a 5-a reuniuni a Comitetului mixt înființat în cadrul acordului din 1992, desfășurată la Bruxelles la 2 aprilie 1998. În general, este vorba de o zonă cu o rază de 10 km de la biroul vamal.

▼B

- lapte proaspăt și produse lactate perisabile;
- echipamente de circ, instrumentele muzicale ale orchestrelor, decorațiile teatrelor etc.;
- cotidienele care includ o componentă redacțională și expediții prin poștă în cadrul mandatului legal al serviciilor prestate.

În vederea facilitării procedurilor de autorizare, autorizațiile valabile până la 12 luni pentru un număr nedeterminat de curse pot fi eliberate în măsura în care toate cursele au aceeași natură.

▼ **M5**

ANEXA 7

TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE PASAGERI CU AUTOCARUL ȘI AUTOBUZUL*Articolul 1***Definiții**

În sensul prezentului acord, se aplică următoarele definiții:

1. Servicii regulate

1.1. Serviciile regulate sunt serviciile care asigură transportul călătorilor la intervale stabilite și pe trasee determinate, călătorii fiind îmbarcați și debarcați la puncte de oprire stabilite în prealabil. Serviciile regulate sunt deschise tuturor, fiind supuse, după caz, rezervării obligatorii.

Caracterul regulat al serviciului nu este afectat de nicio ajustare a condițiilor de operare a serviciului.

1.2. Indiferent de organizatorul transporturilor, sunt considerate servicii regulate acele servicii care asigură transportul unor anumite categorii de călători, cu excluderea altor călători, în măsura în care aceste servicii sunt efectuate în condițiile indicate la punctul 1.1. Aceste servicii sunt denumite în continuare „servicii regulate speciale”.

Serviciile regulate speciale includ, printre altele:

- (a) transportul lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă;
- (b) transportul elevilor și studenților la și de la instituția de învățământ.

Caracterul regulat al serviciilor nu este afectat de faptul că organizarea transportului este adaptată la nevoile variabile ale utilizatorilor.

1.3. Organizarea unor servicii paralele sau temporare, care deservește aceiași clienți ca serviciile regulate existente, nedeservirea anumitor opriri sau deservirea unor opriri suplimentare de către serviciile regulate existente se supun aceluiași norme ca și acestea din urmă.

2. Servicii ocazionale

2.1. Serviciile ocazionale sunt serviciile care nu sunt incluse în definiția serviciilor regulate, inclusiv a serviciilor regulate specializate și care se caracterizează, printre altele, prin faptul că transportă grupuri constituite la inițiativa unui contractant sau a operatorului de transport însuși.

Organizarea unor servicii paralele sau temporare comparabile cu serviciile regulate existente și care deservește aceiași clienți ca acestea din urmă se supune autorizării în conformitate cu procedura stabilită în secțiunea I.

2.2. Serviciile menționate la prezentul punct 2 nu își pierd caracterul de servicii ocazionale prin faptul că sunt efectuate cu o anumită frecvență.

2.3. Serviciile ocazionale pot fi exploatate de un grup de operatori de transport care acționează în numele aceluiași contractant.

Numele acestor operatori de transport, precum și, după caz, punctele de corespondență de-a lungul unei rute, sunt comunicate autorităților competente din statele membre în cauză ale Uniunii Europene și din Elveția, potrivit unor modalități care vor fi stabilite de către Comitetul mixt.

3. Transport în cont propriu

Transporturile în cont propriu sunt transporturile efectuate în scopuri nelucrative și necomerciale de către o persoană fizică sau juridică, în cazul în care:

— activitatea de transport constituie doar o activitate accesorie pentru această persoană fizică sau juridică;

▼ **M5**

- vehiculele utilizate sunt proprietatea acelei persoane fizice sau juridice sau au fost achiziționate de persoana respectivă în rate sau au făcut obiectul unui contract de leasing pe termen lung și sunt conduse de un membru al echipei persoanei fizice sau juridice sau chiar de persoana fizică sau de membri ai personalului angajat de către întreprindere sau pus la dispoziția întreprinderii în temeiul unei obligații contractuale.

Secțiunea I

SERVICII REGULATE SUPUSE AUTORIZĂRII

*Articolul 2***Tipul de autorizare**

1. Autorizația este întocmită pe numele operatorului de transport; aceasta nu poate fi transferată de operatorul de transport către terți. Cu toate acestea, operatorul de transport care a primit autorizația poate, cu consimțământul autorității menționate la articolul 3 alineatul (1) din prezenta anexă, să apeleze la un subcontractant pentru efectuarea serviciului. În acest caz, autorizația menționează numele acestuia din urmă și rolul său de subcontractant. Subcontractantul trebuie să îndeplinească condițiile enumerate la articolul 17 din acord.

În cazul unei asocieri de întreprinderi pentru operarea unui serviciu regulat, autorizația este întocmită pe numele tuturor întreprinderilor. Aceasta este eliberată întreprinderii administratoare, iar celorlalte întreprinderi li se predă o copie. Autorizația menționează numele tuturor operatorilor.

2. Perioada maximă de valabilitate a autorizației este de cinci ani.

3. Autorizația stabilește:

- (a) tipul de serviciu;
- (b) traseul serviciului, în special punctele de plecare și de sosire;
- (c) durata de valabilitate a autorizației;
- (d) opririle și orarul.

4. Autorizația trebuie să fie conformă modelului stabilit în Regulamentul (UE) nr. 361/2014 al Comisiei ⁽¹⁾.

5. Autorizația îl/îi împuternicește pe titular(i) să efectueze serviciul regulat pe teritoriul părților contractante.

6. Operatorul unui serviciu regulat poate utiliza vehicule suplimentare pentru a face față situațiilor temporare sau excepționale.

În acest caz, operatorul de transport trebuie să se asigure că la bordul vehiculului se găsesc următoarele documente:

- o copie a autorizației de serviciu regulat;
- o copie a contractului încheiat între operatorul serviciului regulat și întreprinderea care îi pune la dispoziție vehiculele suplimentare sau un document echivalent;

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 361/2014 al Comisiei din 9 aprilie 2014 de stabilire a normelor de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește documentele pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2121/98 al Comisiei (JO L 107, 10.4.2014, p. 39).

▼ **M5**

- o copie certificată a licenței comunitare pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau a unei licențe similare elvețiene pentru operatorii de transport elvețieni eliberată operatorului care furnizează vehiculele suplimentare pentru serviciul respectiv.

*Articolul 3***Introducerea cererilor de autorizare**

1. Introducerea cererilor de autorizare de către operatorii din Uniunea Europeană se efectuează în conformitate cu dispozițiile articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, iar introducerea cererilor de autorizare de către operatorii elvețieni se efectuează în conformitate cu dispozițiile capitolului 3 din Ordonanța din 4 noiembrie 2009 privind transportul de călători (OTV) ⁽²⁾. Pentru serviciile scutite de autorizare în Elveția, dar supuse obligației de autorizare în Uniunea Europeană, introducerea cererilor de autorizare de către operatorii elvețieni se va efectua la autoritățile competente elvețiene în cazul în care punctul de plecare pentru aceste servicii se află în Elveția.

2. Cererile trebuie să fie conforme cu modelul stabilit în Regulamentul (UE) nr. 361/2014.

3. Solicitantul furnizează, în sprijinul cererii sale de autorizare, toate informațiile pe care le consideră relevante sau pe care autoritatea emitentă le solicită, în special un program de conducere care să permită verificarea conformității cu reglementările privind perioadele de conducere și de odihnă și o copie a licenței comunitare pentru transport rutier internațional de călători contra cost în numele unui terț pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau a unei licențe similare elvețiene pentru operatorii de transport elvețieni eliberate operatorului serviciului regulat.

*Articolul 4***Procedura de autorizare**

1. Autorizația se eliberează de comun acord cu autoritățile competente ale părților contractante pe teritoriul cărora călătorii sunt îmbarcați sau debarcați. Autoritatea emitentă furnizează acestora din urmă, precum și autorităților competente din statele membre ale Uniunii Europene al căror teritoriu este traversat fără îmbarcarea sau debarcarea de călători, pe lângă evaluarea sa, o copie a cererii și a tuturor celorlalte documente utile.

2. Autoritățile competente din Elveția și din statele membre ale Uniunii Europene al căror acord a fost solicitat comunică decizia lor autorității emitente în termen de două luni. Acest termen este calculat începând cu data primirii solicitării unui acord care figurează în confirmarea de primire. În cazul în care autoritatea emitentă nu a primit niciun răspuns în acest termen, se consideră că autoritățile consultate și-au dat acordul, iar autoritatea emitentă acordă autorizația. În cazul în care decizia primită din partea autorităților competente ale părților contractante cărora le-a fost solicitat acordul este negativă, aceasta se motivează în mod corespunzător.

3. Sub rezerva alineatelor (7) și (8), autoritatea emitentă ia o decizie în termen de patru luni de la data introducerii cererii de către operatorul de transport.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO L 300, 14.11.2009, p. 88).

⁽²⁾ RS/SR/745.11.

▼ **M5**

4. Autorizația se acordă cu excepția situațiilor în care:
- (a) solicitantul nu este în măsură să furnizeze serviciul care face obiectul cererii cu echipamentul pe care îl are în mod direct la dispoziție;
 - (b) solicitantul nu a respectat, în trecut, legislația internă sau internațională în materie de transporturi rutiere, în special condițiile și dispozițiile referitoare la autorizațiile de servicii de transport internațional de călători sau a comis încălcări grave ale normelor în materie de transport rutier, și anume în ceea ce privește normele aplicabile vehiculelor și perioadelor de conducere și de odihnă pentru șoferi;
 - (c) în cazul unei cereri de reînnoire a autorizației, condițiile de autorizare nu au fost respectate;
 - (d) autoritatea competentă a unei părți contractante decide, pe baza unei analize detaliate, că serviciul în cauză ar afecta serios, pe secțiunile direct implicate, viabilitatea unui serviciu comparabil reglementat de unul sau mai multe contracte de servicii publice în conformitate cu legislația în vigoare a părții contractante. În acest caz, autoritatea competentă stabilește criteriile nediscriminatorii care să permită determinarea măsurii în care serviciul care face obiectul solicitării ar afecta în mod serios viabilitatea serviciului comparabil menționat anterior și le transmite Comitetului mixt la solicitarea acestuia;
 - (e) autoritatea competentă a unei părți contractante decide, pe baza unei analize detaliate, că scopul principal al serviciului nu este de a transporta călători între puncte de oprire aflate în diferitele părți contractante.

În cazul în care un serviciu internațional de transport cu autocare și autobuze care există deja afectează serios, pe secțiunile direct implicate, viabilitatea unui serviciu comparabil reglementat de unul sau mai multe contracte de servicii publice în conformitate cu legislația unei părți contractante ca urmare a unor circumstanțe excepționale, care nu au putut fi prevăzute în momentul acordării autorizației, autoritatea competentă a unei părți contractante poate, cu acordul Comitetului mixt, să suspende sau să retragă autorizația de operare a serviciului internațional de transport cu autocare și autobuze cu un preaviz de șase luni transmis operatorului de transport.

Faptul că un operator de transport oferă prețuri mai mici decât cele oferite de alți operatori de transport rutieri sau că legătura în cauză este deja operată de alți operatori de transport rutier nu poate constitui în sine o justificare pentru refuzul cererii.

5. Autoritatea emitentă poate respinge cererile doar pentru motive compatibile cu prezentul acord.
6. În cazul în care procedura prin care se ajunge la acordul menționat la alineatul (1) nu dă rezultate, Comitetul mixt poate fi sesizat în acest sens.
7. Comitetul mixt adoptă în cel mai scurt timp o decizie care intră în vigoare în termen de treizeci de zile de la notificarea Elveției și a statelor membre ale Uniunii Europene în cauză.
8. Odată îndeplinită procedura prevăzută în prezentul articol, autoritatea emitentă informează în acest sens toate autoritățile menționate la alineatul (1) și le trimite, dacă este necesar, o copie a autorizației.

*Articolul 5***Emiterea și reînnoirea autorizației**

1. După finalizarea procedurii prevăzute la articolul 4 din prezenta anexă, autoritatea emitentă acordă autorizația sau respinge cererea în mod oficial.

▼ M5

2. Respingerea unei cereri trebuie motivată. Părțile contractante garantează operatorilor de transport posibilitatea de a-și apăra interesele în cazul respingerii cererii lor.

3. Articolul 4 din prezenta anexă se aplică, *mutatis mutandis*, cererilor de reînnoire a unei autorizații sau de modificare a condițiilor în care trebuie efectuate serviciile supuse autorizării.

În cazul unei modificări de importanță redusă a condițiilor de operare, în special în cazul unei adaptări a frecvenței, a tarifelor și a orarului, este suficient ca autoritatea emitentă să comunice informația privind modificarea autorităților competente ale celeilalte părți contractante.

*Articolul 6***Expirarea autorizației**

Procedura care trebuie urmată în privința expirării unei autorizații este conformă cu dispozițiile articolului 10 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 și ale articolului 46 din OTV.

*Articolul 7***Obligațiile operatorilor de transport**

1. Cu excepția cazurilor de forță majoră, operatorul unui serviciu regulat are obligația de a lua, până la expirarea autorizației, toate măsurile în vederea garantării unui serviciu de transport care să răspundă standardelor de continuitate, regularitate și capacitate, precum și celorlalte condiții stabilite de autoritatea competentă în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) din prezenta anexă.

2. Operatorul de transport are obligația de a afișa traseul serviciului, opririle, orarul, tarifele și celelalte condiții de operare astfel încât aceste informații să fie ușor de accesat de către toți utilizatorii.

3. Elveția și statele membre în cauză ale Uniunii Europene au dreptul de a aduce, de comun acord și în acord cu titularul autorizației, modificări în ceea ce privește condițiile de operare a unui serviciu regulat.

Secțiunea II

SERVICII OCAZIONALE ȘI ALTE SERVICII EXCEPTATE DE LA AUTORIZARE*Articolul 8***Documentul de control**

1. Serviciile menționate la articolul 18 alineatul (1) din acord sunt executate pe baza unui document de control (foaie de parcurs).

2. Operatorii de transport care efectuează servicii ocazionale trebuie să completeze foaia de parcurs înainte de fiecare călătorie.

3. Carnetele cu foile de parcurs sunt eliberate de către autoritățile competente din Elveția și din statul membru al Uniunii Europene în care este stabilit operatorul de transport sau de către organisme desemnate de acestea.

▼ **M5**

4. Modelul de document de control, precum și modalitățile de utilizare a acestuia sunt stabilite în Regulamentul (UE) nr. 361/2014.

5. În cazul serviciilor prevăzute la articolul 18 alineatul (2) din acord, contractul sau copia certificată a contractului constituie echivalentul documentului de control.

*Articolul 9***Atestarea**

Atestarea prevăzută la articolul 18 alineatul (6) din acord este eliberată de către autoritatea competentă din Elveția sau din statul membru al Uniunii Europene unde este înmatriculat vehiculul.

Aceasta este conformă cu modelul stabilit în Regulamentul (UE) nr. 361/2014.

Secțiunea III

CONTROALE ȘI SANCTIUNI*Articolul 10***Titluri de transport**

1. Operatorii de transport care operează un serviciu regulat, cu excepția serviciilor regulate speciale, emit titluri de transport, fie individuale, fie colective, care precizează:

- punctul de plecare și de sosire și, după caz, locul de întoarcere;
- durata de valabilitate a titlului de transport;
- tariful aplicat transportului.

2. Titlul de transport prevăzut la alineatul (1) trebuie să fie prezentat la cererea agenților de control.

*Articolul 11***Controale rutiere și în întreprinderi**

1. În cazul efectuării unui transport contra cost în numele unui terț este necesară deținerea la bordul vehiculului și prezentarea la cererea agenților de control a copiei certificate a licenței comunitare pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau a licenței similare elvețiene pentru operatorii de transport elvețieni, precum și, în funcție de tipul serviciului, a autorizației (sau o copie certificată a acesteia) sau a foii de parcurs.

În cazul unui transport în cont propriu, atestarea (sau o copie certificată a acesteia) trebuie să se afle la bordul vehiculului și să fie prezentată la cerere agenților de control.

2. Operatorii de transport care operează autocare și autobuze destinate transporturilor internaționale de călători permit orice control care urmărește asigurarea faptului că operarea se efectuează corect, printre altele, în ceea ce privește timpul de condus și de odihnă.

*Articolul 12***Asistență reciprocă și sancțiuni**

1. Autoritățile competente ale părților contractante își acordă reciproc asistență pentru a asigura aplicarea și controlul dispozițiilor prevăzute în prezenta anexă. Acestea efectuează schimburi de informații prin intermediul punctelor de contact naționale instituite în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51), modificat ultima dată prin Regulamentul (UE) nr. 517/2013 al Consiliului din 13 mai 2013 (JO L 158, 10.6.2013, p. 1).

▼ M5

2. Autoritățile competente ale părții contractante unde este stabilit operatorul de transport retrag licența comunitară pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau licența similară elvețiană pentru operatorii de transport elvețieni în cazul în care titularul:

- (a) nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 17 alineatul (1) din acord; sau
- (b) a comunicat informații inexacte cu privire la datele care erau necesare pentru emiterea licenței comunitare pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau a licenței similare elvețiene pentru operatorii de transport elvețieni.

3. Autoritatea emitentă retrage autorizația în cazul în care titularul nu mai îndeplinește condițiile care au determinat eliberarea acestei autorizații în temeiul prezentului acord, și anume în cazul în care cererea este întocmită de autoritățile competente ale părții contractante unde este stabilit operatorul de transport. Aceasta informează imediat autoritățile competente ale celeilalte părți contractante.

4. În cazul unor încălcări grave ale reglementărilor privind transportul și siguranța rutieră, în special în ceea ce privește normele aplicabile vehiculelor, perioadele de conducere și de odihnă ale șoferilor și executarea fără autorizație a unor servicii paralele sau temporare prevăzute la articolul 1 punctul 2.1, autoritățile competente ale părții contractante unde este stabilit operatorul de transport care a comis încălcarea pot proceda, printre altele, la retragerea licenței comunitare pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau a licenței elvețiene similare pentru operatorii de transport elvețieni sau la retrageri temporare și/sau parțiale ale copiilor certificate ale licenței comunitare pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau ale licenței similare elvețiene pentru operatorii de transport elvețieni.

Aceste sancțiuni sunt determinate în funcție de gravitatea încălcării comise de către titularul licenței comunitare pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau de către titularul licenței similare elvețiene pentru operatorii de transport elvețieni, precum și în funcție de numărul total de copii certificate pe care le deține pentru trafic internațional.

Autoritățile competente ale părții contractante de stabilire comunică autorităților competente ale părții contractante pe teritoriul căreia au fost constatate încălcările cât mai repede posibil și în termen de cel mult șase săptămâni de la data deciziei definitive cu privire la chestiunea respectivă, dacă au fost aplicate sancțiunile prevăzute mai sus. În cazul în care aceste sancțiuni nu sunt aplicate, autoritățile competente ale părții contractante de stabilire precizează motivele neaplicării acestora.

5. În cazul în care autoritățile competente ale unei părți contractante au informații despre o încălcare gravă a prezentei anexe sau a legislației în domeniul transporturilor rutiere săvârșită de un operator de transport nerezident, partea contractantă pe teritoriul căreia a fost constatată încălcarea transmite următoarele informații autorităților competente ale părții contractante de stabilire a operatorului de transport în cel mai scurt timp și în termen de cel mult șase săptămâni de la data deciziei definitive a acestora:

- (a) o descriere a încălcării, precum și data și ora la care a fost săvârșită;
- (b) categoria, tipul și gravitatea încălcării; și
- (c) sancțiunile aplicate și sancțiunile executate.

Autoritățile competente ale părții contractante gazdă pot solicita autorităților competente ale statului membru de stabilire aplicarea unor sancțiuni administrative în conformitate cu alineatul (4).

6. Părțile contractante garantează faptul că operatorii de transport au dreptul la o cale de atac împotriva oricărei sancțiuni administrative aplicate acestora în conformitate cu prezentul articol.

▼ M5*Articolul 13***Înscrierile în registrele electronice naționale**

Statele membre asigură înscrierea în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier a încălcărilor grave ale legislației în domeniul transporturilor rutiere care sunt imputabile operatorilor de transport stabiliți pe teritoriul acestora și care au condus la aplicarea unei sancțiuni de către autoritățile competente ale unui stat membru al Uniunii Europene sau ale Elveției, precum și a oricărei retrageri permanente sau temporare a licenței comunitare pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau a licenței similare elvețiene pentru operatorii de transport elvețieni sau a copiei certificate a licenței comunitare sau a licenței similare elvețiene. Datele înscrise în registru referitoare la retragerea temporară sau permanentă a licenței comunitare pentru operatorii de transport din Uniunea Europeană sau a unei licențe similare elvețiene pentru operatorii de transport elvețieni se păstrează în baza de date timp de cel puțin doi ani de la data expirării perioadei retragerii, în cazul retragerii temporare, sau de la data retragerii, în cazul retragerii permanente.



ANEXA 8

INVENTARUL DISPOZIȚIILOR INCLUSE ÎN ACORDURILE RUTIERE BILATERALE ÎNCHEIATE DE ELVEȚIA CU DIFERITE STATE MEMBRE ALE COMUNITĂȚII PRIVIND ACORDAREA DE AUTORIZAȚII PENTRU TRANSPORTUL DE CĂLĂTORI ÎN TRAFIC TRIUNGHULAR

Țara	Acord semnat la data de	Data intrării în vigoare	Condiții
Germania	17.12.1953	1.2.1954	Articolele 4 și 5: — în conformitate cu dreptul intern — respectul reciprocității
Austria	22.10.1958	4.4.1959	Articolul 6: — în conformitate cu dreptul intern — respectul reciprocității
Belgia	25.2.1975	24.7.1975	Articolul 3: — în conformitate cu dreptul intern
Danemarca	27.8.1981	25.3.1982	Articolele 3 și 5: — în conformitate cu dreptul intern
Spania	23.1.1963	21.8.1963	Articolele 2 și 3: — autorizația expresă a celeilalte părți contractante — de comun acord (reciprocitate)
Finlanda	16.1.1980	28.5.1981	Articolul 3: — în conformitate cu dreptul intern
Franța	20.11.1951	1.4.1952	Capitolul II: — de comun acord — respectul reciprocității
Grecia	8.8.1970	6.9.1971	Articolul 2: — de comun acord (reciprocitate)
Italia	—	—	În conformitate cu dreptul intern (fără acord bilateral)
Irlanda	—	—	În conformitate cu dreptul intern (fără acord bilateral)
Luxemburg	17.5.1972	1.6.1972	Articolul 3: În conformitate cu dreptul intern
Țările de Jos	20.5.1952	15.6.1952	Alineatul (2) punctul 2: În conformitate cu dreptul intern
Portugalia	28.6.1973	1.1.1974	Protocolul la acord, capitolele 5 și 6: — înțelegere reciprocă — reciprocitate
Regatul Unit	20.12.1974	21.11.1975	În conformitate cu dreptul intern (acordul nu se referă decât la transportul de mărfuri)
Suedia	12.12.1973	22.4.1974	Articolul 3: În conformitate cu dreptul intern

▼B*ANEXA 9***PRIVIND CALITATEA SERVICIILOR DE TRANSPORT FERROVIAR ȘI
COMBINAT**

În cazul în care Elveția dorește să recurgă la măsurile de salvagardare prevăzute la articolul 46 din acord, următoarele condiții trebuie îndeplinite.

1. Prețul mediu al transportului feroviar sau combinat prin Elveția să nu fie mai mare decât costurile pentru un vehicul de 40 t PMA pe un traseu de 300 km care traversează lanțul alpin. În particular, prețul mediu aplicat pentru transportul combinat însoțit („camion-tren”) să nu fie mai mare decât costurile rutiere (redevențe rutiere și costuri variabile).
2. Elveția a luat măsuri pentru întărirea competitivității transportului combinat și a transportului feroviar de mărfuri prin Elveția.
3. Printre parametrii utilizați la evaluarea competitivității transportului feroviar de mărfuri și a transportului combinat se numără cel puțin:
 - adaptarea orarului și a vitezei la nevoile utilizatorilor;
 - nivelul de responsabilitate și de garanție asigurat pentru serviciu;
 - îndeplinirea angajamentelor privind calitatea serviciului și compensații pentru utilizatori în cazul nerespectării acestor angajamente de către operatorii elvețieni;
 - condițiile de rezervare.

▼B

ANEXA 10

**MODALITĂȚI DE APLICARE A REDEVENȚELOR PREVĂZUTE LA
ARTICOLUL 40**

Sub rezerva dispozițiilor alineatului (3) litera b și ale alineatului (5) articolul 40, redevențele prevăzute la articolul 40 se aplică în conformitate cu următoarele modalități:

- (a) acestea sunt, pentru operatorii de transport care utilizează un itinerar în Elveția a cărui distanță este mai mică sau mai mare de 300 km, modificate în mod proporțional pentru a ține seama de distanța parcursă efectiv în Elveția;
- (b) ele sunt proporționale cu categoria de greutate căreia îi aparține vehiculul.



ACT FINAL

Plenipotențiarii

COMUNITĂȚII EUROPENE

și

ai CONFEDERAȚIEI ELVEȚIENE,

reuniți la douăzeci și unu iunie o mie nouă sute nouăzeci și nouă la Luxemburg pentru semnarea Acordului între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul rutier și feroviar de mărfuri și călători au adoptat declarațiile comune menționate mai jos și adăugate la prezentul act final:

— Declarația comună privind articolul 38 alineatul (6);

— Declarația comună privind viitoarele negocieri suplimentare.

De asemenea, acestea au luat act de următoarele declarații anexate la prezentul act final:

— Declarația privind participarea Elveției în comitete;

— Declarația Elveției privind utilizarea contingentelor (40 t);

— Declarația Comunității Europene privind utilizarea contingentelor (40 t);

— Declarația Elveției privind articolul 40 alineatul (4);

— Declarația Elveției privind simplificarea procedurilor vamale [articolul 43 alineatul (1)].

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

Udfærdiget i Luxembourg den enogtyvende juni nitten hundrede og nioghalvfems.

Geschehen zu Luxemburg am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig.

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

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

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

Fatto a Lussemburgo, addì ventuno giugno millenovecentonovantanove.

Gedaan te Luxemburg, de eenentwintigste juni negentienhonderd negenenneentig.

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

Tehty Luxemburgissa kahdentenkymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän.

Som skedde i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundra nittonio.

Por la Comunidad Europea

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

For the European Community

Pour la Communauté européenne

Per la Comunità europea

Voor de Europese Gemeenschap

Pela Comunidade Europeia

Euroopan yhteisön puolesta

▼B

På Europeiska gemenskapens vägnar



Por la Confederación Suiza

For Det Schweiziske Edsforbund

Für der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Για την Ελβετική Συνομοσπονδία

For the Swiss Confederation

Pour la Confédération suisse

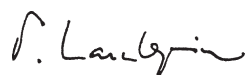
Per la Confederazione svizzera

Voor de Zwitserse Bondsstaat

Pela Confederação Suíça

Sveitsin valaliiton puolesta

På Schweiziska Edsförbundets vägnar



▼B

DECLARAȚIA COMUNĂ

privind articolul 38 alineatul (6)

Părțile contractante declară că dispozițiile articolului 38 alineatul (6) nu aduc atingere aplicării, în cadrul sistemului federal elvețian, a instrumentelor care țin de echilibrarea financiară federală.

▼B

DECLARAȚIA COMUNĂ

privind viitoarele negocieri suplimentare

Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană își declară intenția de a iniția negocieri în vederea încheierii unor acorduri în domenii de interes comun cum ar fi actualizarea Protocolului 2 la Acordul de liber schimb din 1972, la participarea elvețiană la anumite programe comunitare pentru formare profesională, tineret, mass-media, statistică și mediu. Aceste negocieri ar trebui să fie pregătite cu rapiditate după încheierea negocierilor bilaterale actuale.

▼B**DECLARAȚIA****privind participarea Elveției în comitete**

Consiliul este de acord ca reprezentanții Elveției să participe în calitate de observatori, pentru aspectele care îi interesează, la următoarele întruniri ale comitetelor și grupurilor de experți:

- Comitete pentru programe de cercetare; inclusiv Comitetul pentru cercetare științifică și tehnică (CREST);
- Comisia administrativă pentru securitatea socială a lucrătorilor migranți;
- Grupul de coordonare privind recunoașterea reciprocă a diplomelor de învățământ superior;
- Comitete consultative privind rutele aeriene și pentru aplicarea regulilor concurenței în domeniul transporturilor aeriene.

Aceste comitete se întrunesc în absența reprezentanților Elveției atunci când votează.

În ceea ce privește celelalte comitete care se ocupă de domenii reglementate de prezentul acord și pentru care Elveția fie a preluat acquis-ul comunitar, fie îl aplică prin echivalență, Comisia va avea consultări cu experții Elveției după cum se prevede la articolul 100 din acordul SEE.

▼B

DECLARAȚIA ELVEȚIEI

privind utilizarea contingentelor (40 t)

Elveția declară că maxim 50 % din contingentele prevăzute la articolul 8 din acord pentru vehiculele elvețiene având o greutate maximă autorizată care nu depășește 40 t se va utiliza pentru efectuarea de transporturi de import, export și tranzit.

▼B

DECLARAȚIA CE

privind utilizarea contingentelor (40 t)

Comunitatea declară că, potrivit cifrelor actuale, estimează că aproximativ 50 % din contingentele prevăzute la articolul 8 vor fi utilizate pentru operațiuni de transport bilateral.

▼B

DECLARAȚIA ELVEȚIEI

privind articolul 40 alineatul (4)

În ceea ce privește aplicarea redevențelor prevăzute la articolul 40 alineatul (4) din acord, Elveția declară că va stabili redevențele valabile până la deschiderea primului tunel de bază sau până la 1 ianuarie 2008 cel mai târziu, la un nivel mai mic decât valoarea maximă autorizată de această dispoziție. Pe baza acestui calendar, Elveția intenționează ca în 2005, 2006 și 2007 să stabilească valoarea medie la 292,50 CHF și valoarea maximă la 350 CHF.



DECLARAȚIA ELVEȚIEI

privind simplificarea procedurilor vamale [articolul 43 alineatul (1)]

În vederea simplificării formalităților vamale la punctele rutiere de trecere a frontierei dintre Uniunea Europeană și Elveția, Elveția își asumă obligația de a adopta următoarele măsuri, care vor fi stabilite cu titlu prioritar în cursul anului 1999 de către Comitetul mixt constituit în conformitate cu acordul din 1992:

- asigurarea, în cooperare cu birourile vamale ale țărilor vecine, în ceea ce privește programul de lucru al acestora la principalele puncte rutiere de trecere a frontierei să fie suficient de lung pentru a permite vehiculelor grele pentru transport de mărfuri să își înceapă călătoria prin Elveția, de îndată ce se ridică interdicția de a circula noaptea sau de a-și continua călătoria până când această interdicție intră în vigoare. În cazul în care este necesar și în acest scop, se poate percepe o suprataxă aferentă costurilor suplimentare. Această suprataxă nu trebuie să depășească totuși 8 CHF;
- asigurarea, până la 1 ianuarie 2000, și menținerea ulterioară prin cooperare cu autoritățile vamale din țările vecine, a unui timp de vămuire a vehiculele grele pentru transport de mărfuri de 30 de minute la fiecare trecere între Elveția și Uniunea Europeană (măsurată de la intrarea la primul punct vamal până la ieșirea de la cel de-al doilea).