

## СПОРАЗУМЕНИЕ

между Европейската общност и Швейцарската конфедерация относно превоза на стоки и пътници с железопътен и сухопътен транспорт

ШВЕЙЦАРСКАТА КОНФЕДЕРАЦИЯ, оттук нататък наричана „Швейцария”, от една страна,

ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ, оттук нататък наричана „Общността”, от друга страна,

КАТО ОСЪЗНАВАТ, взаимния интерес на договарящите се страни за насърчаване на сътрудничеството и търговията, по-специално чрез взаимно предоставяне на достъп до транспортния пазар, както е предвидено в член 13 на Споразумението между Европейската икономическа общност и Швейцарската конфедерация относно превоза на стоки със сухопътен и железопътен транспорт от 2 май 1992 г., оттук нататък наричано Споразумението от 1992 г.,

КАТО ЖЕЛАЯТ, да разработят съгласувана транспортна политика, насочена към насърчаване на използването на средствата за транспортиране на пътници и стоки, които са по-надеждни по отношение на околната среда в опита да се обедини опазването на околната среда с ефективността на транспортната система, особено в алпийския регион,

КАТО ЖЕЛАЯТ, да осигурят здравословна конкуренция между различните видове транспорт и при условието, че тези видове транспорт трябва да покриват направените от тях разходи,

КАТО ОСЪЗНАВАТ, необходимостта да се осигури съответствие между швейцарската транспортна политика и общите принципи, залегнали в транспортната политика на Общността, особено в контекста на въвеждането на съгласувана законодателна и регулаторна рамка,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

### РАЗДЕЛ I

#### ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

##### *Член 1*

#### **Общи принципи и цели**

1. Настоящото Споразумение между Общността и Швейцария има за цел, от една страна, либерализацията на достъпа на договарящите се страни до транспортния пазар на всяка една за превоза на пътници и стоки по сухопътен и железопътен транспорт по такъв начин, че да се гарантира по-ефективното управление на трафика като се използват маршрути, които от техническа, географска и икономическа гледна точка са най-подходящи за всички видове транспорт, обхванати от Споразумението, и от друга страна, да се постави основата за съгласувана транспортна политика.

2. Разпоредбите на Споразумението и тяхното приложение се основават на принципите на реципрочност и свободен избор на вида транспорт.

3. Договарящите се страни се ангажират да не предприемат дискриминационни мерки при приложението на настоящото Споразумение.

## *Член 2*

### **Обхват**

1. Настоящото Споразумение се прилага за двупосочния превоз на стоки и пътници със сухопътен транспорт между договарящите се страни, за преминаване през територията на страните, без това да е в ущърб на Споразумението от 1992 г. и обект на член 7, параграф 3, за превоза със сухопътен транспорт на пътници и стоки на тристранна основа и за швейцарски вътрешен отрасъл.

2. Настоящото Споразумение се прилага за международния превоз със железопътен транспорт на пътници и стоки и за комбиниран международен транспорт. То не се прилага за предприятия от железопътния транспорт, дейността на които е ограничена единствено до градски, извънградски или регионални операции.

3. Настоящото Споразумение се прилага за транспортни операции, осъществявани от предприятия за сухопътен транспорт или от предприятия за железопътен транспорт, установени в една от договарящите се страни.

## *Член 3*

### **Определения**

#### 1. Сухопътен транспорт

За целите на настоящото Споразумение:

- „професията на сухопътен оператор за транспорт на стоки” означава дейността на всяко предприятие, което транспортира стоки чрез наемане или срещу заплащане посредством моторно превозно средство или комбинация от моторни превозни средства,

- „професията на сухопътен оператор за транспорт на пътници” означава дейността на всяко предприятие, което е ангажирано, или чрез наемане или срещу заплащане, с международния превоз на пътници с автомобил, пътуващ по определен маршрут или автобус,

- „предприятие” означава всяко физическо лице или юридическо лице, независимо дали на печалба или с идеална цел, всяка асоциация или група хора, които не са юридически лица, независимо дали на печалба или с идеална цел, дали е самостоятелно юридическо лице или зависи от институция, която е юридическо лице,

- „превозно средство” означава моторно превозно средство на територията на една договаряща се страна или комбинация от моторни превозни средства, от които най-малкото теглителното устройство е регистрирано на територията на една договаряща

се страна и е предназначено изключително за превоз на стоки, или всяко превозно средство, така конструирано и оборудвано, че да е подходящо за превоз на повече от девет души, включително шофьора и предназначено за тази цел,

- „международен превоз” означава пътуване, предприето от едно превозно средство, точката на отпътуване на което е на територията на едната договаряща се страна и дестинацията на което е на територията на другата договаряща се страна или в трета страна, или обратното, и движението на разтоварено превозно средство във връзка с гореспоменатото пътуване; ако точката на отпътуване или дестинацията на пътуването се намира в трета страна, пътуването трябва да се осъществява с превозно средство, регистрирано в договарящата се страна, в която се намира точката на отпътуване или дестинацията на пътуването,

- „транзит” означава превоз на стоки или пътници (без товаренето и разтоварването) и движението на разтоварени моторни превозни средства през територията на една договаряща се страна,

- „швейцарски вътрешен отрасъл” означава всеки превоз на стоки чрез наемане или срещу заплащане от една страна-членка на Общността до друга страна-членка с превозно средство, регистрирано в Швейцария, независимо дали в процеса на същото пътуване или не и като използва нормален маршрут, превозното средство пътува през Швейцария,

- „тристранни транспортни операции с участието на трети страни” означава всеки превоз на пътници или стоки от територията на една от договарящите се страни до трета страна, и обратното, с превозно средство, регистрирано на територията на другата договаряща се страна, независимо дали в процеса на пътуването и като използва нормалния маршрут, превозното средство пътува през страната, в която е регистрирано или не.

- „разрешително” означава разрешителното, лиценза или концесията, необходими по силата на законодателството на договарящата се страна.

## 2. Железопътен транспорт

За целите на настоящото Споразумение:

- „железопътно предприятие” означава всяко частно или публично предприятие, основната дейност на което е да предоставя железопътни транспортни услуги за стоки и/или пътници с изискването предприятието да осигури теглителна сила; такава сила трябва да се предостави чрез използване на железопътен състав, който не е собственост на съответното железопътно предприятие и като се използва персонал, който не е пряко нает от съответното железопътно предприятие,

- „международна групировка” означава всяко обединение на най-малко две предприятия, установени в различни държави-членки на Общността, или в случай на една от тях, в Швейцария, за целите на осигуряване на международни транспортни услуги между Общността и Швейцария,

- „инфраструктурен мениджър” означава всеки публичен орган или предприятие, който отговаря конкретно за създаването и поддържането на железопътната инфраструктура, както и за експлоатацията на системите за контрол и безопасност,
- „лицензия” означава разрешително, издадено от компетентен орган на една договаряща се страна на едно предприятие, с което се признава капацитета му като железопътно предприятие. Този капацитет може да бъде ограничен до изпълнението на определен вид транспортни услуги,
- „лицензиращ орган” означава органът, натоварен от всяка договаряща се страна с издаването на лицензии,
- „влаков път” означава инфраструктурния капацитет, необходим за преминаването на един влак между две точки в определено време,
- „разпределение” означава разпределението на железопътния инфраструктурен капацитет от орган, занимаващ се с разпределение,
- „орган, занимаващ се с разпределение” означава органът и/или инфраструктурният мениджър, определен от договарящите се страни за разпределение на инфраструктурния капацитет,
- „градски и извънградски услуги” означава транспортни услуги, осъществявани за удовлетворяване на транспортните потребности на един градски център или предградие и съседните области,
- „регионални услуги” означава транспортни услуги, осъществявани, за да се удовлетворят транспортните потребности на един регион,
- „комбиниран транспорт” означава превозът на стоки с тежкотоварни моторни превозни средства или товарни устройства, които завършват част от пътуването си по железопътен транспорт, а го започват и/или го завършват със сухопътен транспорт,
- „конкурентни цени за железопътен транспорт”: цените за железопътния транспорт ще се считат конкурентни, ако средните цени за железопътен транспорт в Швейцария не са по-високи от разходите за сухопътен транспорт, както е определено в Приложение 9, за еднакъв маршрут.

#### Член 4

### **Запазване на условията по Споразумението от 1992 г.**

Обект на дерогациите, въведени с настоящото Споразумение, правата и задълженията на договарящите се страни, възникващи по силата на Споразумението от 1992 г. не се влияят от разпоредбите на настоящото Споразумение.

## РАЗДЕЛ II

### **МЕЖДУНАРОДЕН СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ**

#### **A. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ**

## Член 5

### Достъп до професията

1. Предприятия, които желаят да работят като професионални сухопътни превозвачи трябва да отговарят на следните три изисквания:

- а) добра репутация;
- б) подходящо финансово състояние;
- в) професионална компетентност.

2. Разпоредбите, приложими в тази област са определени в раздел 1 на Приложение 1.

## Член 6

### Социални норми

Социалните разпоредби, приложими в тази област са определени в раздел 2 на Приложение 1.

## Член 7

### Технически норми

1. Обект на разпоредбите на параграфи 2 и 3, Швейцария трябва да приеме, не по-късно от шест месеца след подписването на настоящото Споразумение, механизми, които са еквивалентни на законодателството на Общността относно техническите условия, ръководещи сухопътния транспорт, така както са определени в Раздел 3 на Приложение 1.

2. Швейцария ще има преходен период от две години, от датата на която настоящото Споразумение влезе в сила, да уеднакви своето законодателство относно техническия контрол на превозните средства със законодателството на Общността.

3. От 1 януари 2001 г., лимитът за действително общо тегло при натоварване, прилаган от Швейцария за съчленени моторни превозни средства и сухопътни влакови композиции трябва да бъде 34 тона за всички видове трафик.

От 1 януари 2005 г., Швейцария трябва да уеднакви своето законодателство относно максималните граници за допустимо тегло за тези моторни превозни средства в международния трафик със законодателството, действащо в Общността на датата на подписване на Споразумението.

4. Въвеждането на такси за използване на пътищата, определени в член 40 трябва да върви паралелно с постепенното увеличение на границите за теглото, предвидени в параграф 3.

5. Всяка договаряща се страна се задължава да не подлага моторни превозни средства, одобрени на територията на другата договаряща се страна на условия, които са по-ограничителни от тези, които действат на собствената ѝ територия.

## *Член 8*

### **Преходни разпоредби, които регламентират теглото на превозните средства**

1. С оглед на постепенното въвеждане на определени механизми, дефинирани във втория параграф на член 7, параграф 3, превода на стоки посредством превозно средство, общото тегло при натоварване на което превишава 28 тона (преди 31 декември 2000 г.) или 34 тона (преди 1 януари 2001 г. и 31 декември 2004 г.) но не превишава 40 тона, от точка на отпътуване в Общността за дестинация извън Швейцарската зона, близо до границата, както е определено в Приложение 6 (и обратното) или при транзитно преминаване през Швейцария е обект на квота, базираща се на заплащането на допълнителна такса за използване на инфраструктурата в съответствие с процедурите, определени в параграфи 2, 3 и 4. В случай на моторни превозни средства, регистрирани в Швейцария, тази квота може също да се използва за транспортни операции в рамките на Швейцария.
2. Общността получава квота от 250 000 разрешителни за 2000 година. Швейцария получава квота от 250 000 разрешителни за 2000 година. В случай че Споразумението не влезе в сила на 1 януари 2000 година, броят на разрешителните за 2000-та година ще се намали на пропорционална основа.
3. Общността получава квота от 300 000 разрешителни за 2001-ва година и за 2002-ра година. Швейцария получава квота от 300 000 разрешителни за 2001-ва година и за 2002-ра година.
4. Общността получава квота от 400 000 разрешителни за 2003-та година и за 2004-та година. Швейцария получава квота от 400 000 разрешителни за 2003-та година и за 2004-та година.
5. Използването на разрешителните, предвидени в параграфи 2, 3 и 4, в случай на всеки оператор, независимо дали е швейцарски или от Общността, е обект на заплащане на такса за използването на швейцарската инфраструктура, изчислена и събираема в съответствие с процедурите, определени в Приложение 2.
6. С действие от 1 януари 2005 г., моторни превозни средства, които отговарят на техническите норми, определени във втория параграф на член 7, параграф 3 са освободени, по силата на член 32, от всякакви квоти и механизми, свързани с разрешителни.

## **V. МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА СТОКИ СЪС СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ**

### *Член 9*

#### **Превоз на стоки между териториите на договарящите се страни**

1. Международният превоз на стоки със сухопътен транспорт чрез наемане или срещу заплащане, както и пътуване без товари между териториите на договарящите се страни става с разрешително на Общността за превозвачи от Общността, определено в

Регламент (ЕИО) № 881/92, модел на което е даден в Приложение 3, и с подобно швейцарско разрешително за швейцарски превозвачи.

2. В случай на транспортни операции, които попадат в обхвата на настоящото Споразумение, това разрешително заменя двустранните разрешителни, обменяни между държавите-членки на Общността и Швейцария, които се изискваха до влизането в сила на настоящото Споразумение.

3. Транспортните операции, посочени в Приложение 4 се изключват от разрешителни за превози от системите за лицензиране.

4. Процедурите относно издаването, подновяването и отнемането на разрешителните и процедурите относно взаимната помощ са посочени в разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 881/92 за превозвачи от Общността и от еквивалентни швейцарски разпоредби.

#### *Член 10*

### **Транзитен превоз на стоки през територията на договарящите се страни**

1. Международният превоз на стоки чрез наемане или срещу заплащане, както и движението на празните моторни превозни средства, преминаващи транзитно през територията на договарящите се страни е дерегулиран. Тези транспортни операции се извършват с лицензия, представена в член 9.

#### *Член 11*

### **Транзитно преминаване през Австрия**

Система от екологични точки, равнозначна на тази, предвидена в член 11 на Протокол 9 на Договора за присъединяването на Австрия към Европейския съюз е приложима за швейцарските оператори, които преминават транзит през територията на Австрия в границите на срока на действие на този Протокол. Методът на изчисление и подробните правила и процедури за управлението и контрола на екологичните точки се определят посредством административни механизми между договарящите се страни при подписване на настоящото Споразумение и трябва да съответства, с необходимите изменения, на разпоредбите на гореспоменатия Протокол 9.

#### *Член 12*

### **Швейцарски вътрешен отрасъл**

1. От 2001 г. се разрешава швейцарски вътрешен отрасъл, обект на следните условия:

- такива транспортни операции трябва да се осъществяват с швейцарско разрешително, споменато в член 9, параграф 1,

- те трябва да са ограничени до една транспортна операция, по обратния маршрут, след превоза на стоки между Швейцария и държавата-членка на Общността.

2. До тази дата обаче, ще продължава да е допустимо да се упражняват съществуващите права по силата на действащите двустранни споразумения. Тези права са изброени в Приложение 5 към настоящото Споразумение.

3. От 2005 г., швейцарският вътрешен отрасъл трябва изцяло да бъде дерегулиран. Транспортните операции трябва да се извършват с швейцарска лицензия, спомената в член 9, параграф 1.

### *Член 13*

#### **Тристранни транспортни операции, в които участват трети страни**

1. Механизмите, които ръководят тристранния транспорт с участието на трети страни се определят в съвместно споразумение относно подписването на необходимото споразумение между Общността от една страна и въпросната трета страна и от друга страна Швейцария и въпросната трета страна. Целта на тези механизми е да се гарантира реципрочност на отношението към операторите от Общността и швейцарските оператори по отношение на тристранния транспорт.

2. В очакване на сключването на споразумения между Общността и съответните трети страни, настоящото Споразумение не оказва влияние върху разпоредбите, отнасящи се до тристранния транспорт, така както е регламентиран в двустранни споразумения, сключени между държавите-членки на Общността и Швейцария относно транспорт, в който участват трети страни. Тези права са изброени в Приложение 5 към настоящото Споразумение.

3. След определянето на механизмите, споменати в параграф 1, Швейцария трябва да подпише или адаптира, ако е необходимо, двустранни споразумения с тези трети страни.

### *Член 14*

#### **Транспорт между две точки, разположени на територията на една страна-членка на Общността или между две точки, разположени на швейцарска територия**

Транспортът между две точки, разположени на територията на една страна-членка на Общността с регистрирано в Швейцария превозно средство и транспортът между две точки, разположени на швейцарска територия с превозно средство, регистрирано в една страна-членка на Общността не е разрешен по силата на настоящото Споразумение.

### *Член 15*

#### **Забрана за шофиране през нощта и в неделите и изключения от ограниченията в теглото**

1. Забраната за шофиране през нощта на швейцарска територия се прилага само за часовете между 22.00 и 05.00 часа.

2. Изключенията от ограниченията в теглото и от забраната за шофиране през нощта и в неделите са определени в Приложение 6.



3. Изключенията от забраната за шофиране през нощта трябва да се предоставят по един недискриминационен начин и могат да се получат само от една служба. Те трябва да се предоставят срещу заплащане на такса за покриване на административните разходи.

#### *Член 16*

### **Премахване на някои изключения от ограничението в теглото**

Разпоредбите на Приложение 6 (II), параграф 3 и , параграф 4 от Споразумението от 1992 г. няма да се прилагат от датата, на която настоящото Споразумение влезе в сила.

### **В. МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ С АВТОМОБИЛ, ПЪТУВАЩ ПО ОПРЕДЕЛЕН МАРШРУТ И АВТОБУС**

#### *Член 17*

### **Условия, валидни за превозвачите**

1. На превозвачи, които действат чрез наемане или срещу заплащане се разрешава да извършват транспортни услуги, определени в член 1 на Приложение 7, без дискриминация по отношение на националността или мястото на установяване, при условие, че тези превозвачи:

- имат разрешително в държавата-членка на Общността, където са установени или в Швейцария, да се занимават с превоз с автомобил, пътуващ по определен маршрут и автобус под формата на редовни услуги, включително специални редовни услуги или случайни услуги,

- отговарят на законовите изисквания относно пътната безопасност, до толкова до колкото това се отнася до стандартите за шофьорите и превозните средства.

2. На превозвачи, работещи за собствена сметка, трябва да се разрешава да извършват транспортните услуги, определени в член 1, параграф 3 на Приложение 7, без дискриминация по отношение на националността или мястото на установяване, при условие, че тези превозвачи:

- имат разрешително в държавата-членка на Общността, където са установени или в Швейцария да се занимават с превоз с автомобил, пътуващ по определен маршрут и автобус в съответствие с условията на достъпа до пазарите, определени от националното законодателство,

- отговарят на законовите изисквания относно пътната безопасност, до толкова до колкото това се отнася до стандартите за шофьорите и превозните средства.

3. Превозвачи, които отговарят на условията, определени в параграф 1 могат да извършват международни операции за транспорт на пътници с автомобил, пътуващ по определен маршрут и автобус, при условие, че в случай на превозвачи от Общността,

имат разрешително от Общността или в случай на швейцарски превозвачи, имат такова швейцарско разрешително.

Моделът на такива лицензии и процедурите за тяхното получаване, използване и подновяване са в съответствие с определените в Регламент (ЕИО) № 684/92, така както е изменен с Регламент (ЕО) № 11/98, за превозвачи на Общността и в съответното швейцарско законодателство.

### *Член 18*

#### **Достъп до пазара**

1. Случайните услуги, така както се споменати в член 1, параграф 2.1 на Приложение 7 не изискват разрешителни.
2. Специалните редовни услуги, така както са определени в член 1(1.2) на Приложение 7 не изискват разрешителни, ако те са предмет, на територията на Общността, на договор, сключен между организатора и превозвача.
3. Пътувания без товари на моторни превозни средства във връзка с транспортни операции, споменати в параграфи 1 и 2 по същия начин не изискват разрешителни.
4. В съответствие с член 2 и подточките на Приложение 7, за редовните услуги се изисква разрешително.
5. В съответствие с член 2 и подточките на Приложение 7, разрешително се изисква за специални редовни услуги, които не са предмет, на територията на Общността, на договор, сключен между организатора и превозвача.

В Швейцария, такива услуги не изискват разрешително.

6. Пътни транспортни операции за собствена сметка, определени в член 1, параграф 3 на Приложение 7 не изискват разрешително, но са предмет, на територията на Общността, на система от сертификати.

### *Член 19*

#### **Тристранни транспортни операции, в които участват трети страни**

1. Механизмите, с които се урежда тристранния транспорт с участието на трети страни се определят от съвместно споразумение относно сключването на необходимото споразумение между Общността от една страна и въпросната трета страна и от друга Швейцария и въпросната трета страна. Целта на тези механизми е да се гарантира реципрочност на отношението към операторите от Общността и швейцарските оператори по отношение на тристранния транспорт.
2. В очакване на сключването на споразумения между Общността и съответните трети страни, настоящото Споразумение не оказва влияние върху разпоредбите, отнасящи се до транспорта, споменат в параграф 1, така както е регламентиран в двустранни споразумения, сключени между държавите-членки на Общността и Швейцария

относно транспорт, в който участват трети страни. Тези права са изброени в Приложение 8 към настоящото Споразумение.

3. След определянето на механизмите, споменати в параграф 1, Швейцария трябва да подпише или адаптира, до колкото е необходимо, двустранни споразумение с тези трети страни.

#### *Член 20*

### **Транспорт между две точки, разположени на територията на една и съща договаряща се страна**

1. Транспортът между две точки, разположени на територията на една и съща договаряща се страна от превозвачи, установени на територията на другата договаряща се страна не е обект на разрешително по силата на настоящото Споразумение.

2. Обаче, ще продължава да е допустимо да се упражняват съществуващите права по силата на двустранни споразумения, сключени между държавите-членки на Общността и Швейцария, които са в сила, при условие, че няма дискриминация между превозвачите от Общността и няма изкривяване на конкуренцията. Тези права са изброени в Приложение 8 към настоящото Споразумение.

#### *Член 21*

### **Процедури**

Процедурите, които ръководят издаването, използването, подновяването и изтичането на разрешителните и процедурите, които ръководят взаимната помощ се разглеждат в разпоредбите на Приложение 7 към настоящото Споразумение.

#### *Член 22*

### **Преходни разпоредби**

Разрешителни по отношение на услуги, които съществуват в момента на влизане в сила на настоящото Споразумение остават валидни до изтичането им, до степента, в която въпросните услуги продължават да бъдат обект на разрешителни.

## **РАЗДЕЛ III**

### **МЕЖДУНАРОДЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ**

#### *Член 23*

### **Независимост на управлението**

Договарящите се страни се задължават:

- да гарантират независимостта на управлението на железопътните предприятия, главно като им се предостави независим статут, с което им се дава възможност да адаптират дейността си към пазара и да управляват делата си под отговорността на техните ръководни органи,

- да отделят управлението на железопътната инфраструктура от предоставянето на железопътни транспортни услуги, най-малкото на ниво счетоводство; финансова помощ, платена за една от тези две области на дейност не може да се прехвърля на другата.

#### *Член 24*

### **Достъп и транзитни права по отношение на железопътната инфраструктура**

1. Железопътни предприятия и международни групировки трябва да имат достъп и/или транзитни права, определени в законодателството на Общността, представено в Приложение 1, раздел 4.

2. На железопътни предприятия, установени на територията на една договаряща се страна трябва да се предостави правото на достъп до инфраструктурата на територията на другата договаряща се страна за целите на изпълнението на международни комбинирани транспортни услуги.

3. Железопътни предприятия и международни групировки, които използват своите права за достъп или за транзитно преминаване трябва да сключат необходимите административни, технически и финансови споразумения с мениджърите на използваната железопътна инфраструктура с оглед да се регулира контрола на трафика и въпросите, свързани с безопасността, споменати в параграфи 1 и 2.

#### *Член 25*

### **Железопътни лицензии**

1. Предоставянето на подходяща лицензия за въпросния вид железопътна услуга трябва да бъде предварително условие за всяка молба за достъп или транзитно преминаване с използване на железопътната инфраструктура, и отгук правото да се предоставят транспортни услуги. Такава лицензия обаче, сама по себе си не предоставя права на достъп до железопътната инфраструктура.

2. Едно железопътно предприятие има право да кандидатства за лицензия в Швейцария или в държавата-членка на Общността, в която то е установено. Договарящите се страни не издават лицензии или не удължават срока на действие когато изискванията на настоящото Споразумение не са спазени.

3. Под отговорност, поета от договарящите се страни, лицензиите се издават от органа, който отговаря за лицензии, специално определен за съществуващи и нови предприятия.

4. Лицензиите се признават в Общността или в Швейцария на реципрочна основа.

5. Те са обект на изисквания, определени от договарящите се страни, свързани с доброто име, финансова пригодност, професионална компетенция и гаранция за гражданска отговорност за целия период на валидността им. Разпоредбите, приложими в тази област са определени в Раздел 4 на Приложение 1.

6. Една лицензия е валидна до момента, до който железопътното предприятие изпълнява задълженията си в съответствие с упоменатите по-горе разпоредби. Обаче, отговорният орган може да изиска лицензиите да бъдат ревизирани на редовни интервали от време.

7. Процедурите за проверката, изменението, временното прекратяване на действието или отхвърлянето на една лицензия се ръководят от гореспоменатите законови разпоредби.

### *Член 26*

#### **Издаване на сертификата за безопасност**

1. Договарящите се страни изискват също от железопътните предприятия да представят сертификат за безопасност, в който се определят изискванията за безопасност, които са им наложени с оглед на гарантиране на без рисково обслужване по въпросните пътища.

2. Едно железопътно предприятие може да кандидатства за сертификат за безопасност пред орган, посочен от договарящата се страна, на чиято територия се намира инфраструктурата, използвана от железопътната организация.

3. За да получи сертификата за безопасност, железопътното предприятие трябва да се съобрази с швейцарското законодателство по отношение на тази част от пътя, която се намира в Швейцария и със законодателството на Общността по отношение на тази част от пътя, която се намира на територията на Общността.

### *Член 27*

#### **Разпределение на влаковите пътища**

1. Всяка договаряща се страна трябва да посочи органът, отговарящ за разпределението на капацитета, независимо дали това е определен орган или мениджъра на инфраструктурата. По-конкретно, органът по разпределението, който трябва да бъде информиран за всички налични влакови пътища трябва да гарантира, че:

- капацитетът на железопътната инфраструктура се разпределя на честна и недискриминационна основа и че
- обект на параграфи 3 и 4 на настоящия Член, процедурата по разпределението позволява оптимално ефективно използване на инфраструктурата.

2. Едно железопътно предприятие или групировка, което кандидатства за един или повече влакови пътища трябва да представи заявката си на органа или органите по разпределението на договарящата се страна, на чиято територия се намира точката на отпътуване за съответната услуга. Един орган по разпределението, на който е

подадена заявка за инфраструктурен капацитет веднага информира партньорите си за това искане. Последният взима решение не по-късно от един месец след получаването на необходимата информация; всеки орган по разпределението има правото да откаже заявка. Един орган по разпределянето, на който е подадена заявка, заедно със своите партньори, взима решение по заявката не по-късно от два месеца след представяне на цялата необходима информация. Процедурата за работата по обработката на заявките за инфраструктурен капацитет се ръководи от разпоредбите, определени в Раздел 4 на Приложение 1.

3. Общността и Швейцария може да предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че се дава приоритет на следните железопътни услуги при разпределението на железопътния инфраструктурен капацитет:

- а) услуги, предоставяни в интерес на обществото;
- б) услуги, изцяло или частично осъществявани на инфраструктура, конструирана или развита за тези услуги (например, специални високоскоростни линии или линии за специализирани товари).

4. Общността и Швейцария могат да инструктират органа по разпределението да предостави специални права по отношение на разпределението на инфраструктурния капацитет на недискриминационна основа на железопътни предприятия, които работят с определен вид услуги или предоставят такива услуги в определени области, ако такива права са неизбежни за гарантиране на подходящи публични услуги или ефективно използване на инфраструктурния капацитет или за да се позволи финансирането на нови инфраструктури.

5. Договарящите се страни могат да предоставят възможността заявките за достъп до инфраструктурата да се придружават с депозит или подобно обезпечение.

6. Общността и Швейцария разработват и публикуват процедури за разпределение на инфраструктурен капацитет. Те своевременно нотифицират Съвместния комитет, създаден по силата на член 51 на настоящото Споразумение.

## *Член 28*

### **Сметки и потребителски такси**

1. Сметките на инфраструктурния мениджър трябва най-малкото да бъдат в баланс когато се разглеждат в един допустим период от време между, от една страна приходите, натрупващи се от тези такси и от възможни държавни вноски, и от друга - разходите за инфраструктурата.

2. Инфраструктурният мениджър прилага потребителска такса за железопътната инфраструктура, за чието управление той отговаря, която се заплаща от железопътните предприятия или международните групировки, които използват тази инфраструктура.

3. Потребителските такси за инфраструктурата се определят главно въз основа на вида услуга, периода на обслужването, състоянието на пазара и естеството и степента на износване и унищожаване на инфраструктурата.

4. Таксите се плащат на мениджъра (мениджърите) на инфраструктурата.
5. Всяка договаряща се страна определя процедурите за определяне на таксите, след консултации с мениджъра на инфраструктурата. Таксите, начислявани за услуги от подобно естество на същия пазар се прилагат без дискриминация.
6. Мениджърът на инфраструктурата, в подходящ период от време, информира железопътните предприятия или международни групировки, които използват неговата инфраструктура за да предоставят услугите, споменати в член 24 относно всички основни промени относно качеството или капацитета на съответната инфраструктура.

#### *Член 29*

#### **Жалби**

1. Договарящите се страни предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че решенията относно разпределението на инфраструктурния капацитет или за събиране на такси са обект на обжалване пред независим орган. Този орган дава решение в рамките на два месеца от получаването на цялата необходима информация.
2. Договарящите се страни предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че решенията, взети в съответствие с параграф 1 и с член 25, параграф 3 са обект на съдебен преглед.

### РАЗДЕЛ IV

## **СЪГЛАСУВАНА ТРАНСПОРТНА ПОЛИТИКА**

### **A. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ**

#### *Член 30*

#### **Цели**

1. Договарящите се страни се споразумява да разработят, когато и където е необходимо, съгласувана транспортна политика, която да обхваща пътници и стоки. Целта на тази политика е да обедини ефективността на транспортните системи с опазването на околната среда, така че да се гарантира устойчива мобилност.
2. Договарящите с страни ще направят всичко възможно да създадат широко сравними транспортни условия, включително и данъчните механизми, на съответните техни територии, особено с оглед на избягването на отклоняването на трафика в алпийските региони и гарантирането на по-доброто разпределение на трафика в тези региони.

#### *Член 31*

#### **Мерки**

1. За тази цел, договарящите се страни трябва да предприемат мерки, насочени към гарантиране на здравословна конкуренция между и в рамките на различните видове

транспорт и за улесняване на използването на по-солидни по отношение на околната среда средства за транспорт на пътници и стоки.

2. В допълнение към разпоредбите, определени в Раздели II и III, тези мерки трябва да включват:

- разработване на транс алпийски железопътни инфраструктури и осигуряване на железопътни транспортни услуги и комбинирани транспортни услуги, които са конкурентни в смисъл на цена и качество,
- въвеждане на подходящи системи за таксуване на пътния транспорт,
- подкрепящи мерки.

3. Мерките, предприети от договарящите се страни по настоящото Споразумение се въвеждат постепенно и до толкова до колкото това е необходимо по съгласуван начин.

### *Член 32*

#### **Принципи**

Обект на разпоредбите на член 47, мерките, определени в член 31 трябва да съответстват на следните принципи:

- никаква дискриминация, независимо дали пряка или косвена, въз основа на националност на превозвача, мястото на регистрация на транспортното средство, или произхода и/или дестинацията на транспортната операция,
- свободен избор на вида транспорт,
- никакви едностранни количествени ограничения,
- териториалност,
- пропорционалност при налагането на такси, свързани с транспортните разходи, разпростираща се и до критерии, свързани с вида транспортно средство,
- прозрачност,
- сравними условия за използването на различни транс алпийски маршрути,
- избягване на каквото и да е нарушение на пътниковите потоци в алпийските региони,
- реципрочност.

## **Б. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН И КОМБИНИРАН ТРАНСПОРТ**

### *Член 33*

#### **Цели**



1. Договарящите се страни се споразумяват по отношение на целта за създаване на железопътни и комбинирани транспортни възможности, които да са подходящи в смисъл на капацитет и да са конкурентни както икономически, така и по качество на услугите, със сухопътния транспорт за алпийския регион, като в същото време се спазват принципите, определени в член 32 и гарантиране не само на свободно действие на пазарните сили, особено чрез отваряне на достъпа до железопътната инфраструктура, както се предвижда в Раздел III, но също и за независимостта на железопътните предприятия.

2. За тази цел, договарящите се страни трябва:

- в рамките на техните компетенции да предприемат необходимите инфраструктурни и оперативни мерки в Швейцария и на територията на Общността, за да се гарантира дългосрочната жизнеспособност, кохезия и интеграция на швейцарската способност в железопътната система на дълги разстояния,

- също да се ангажират да развият взаимната връзка и междуоперативността на техните железопътни мрежи и мрежите за комбиниран транспорт. Те ще гарантират необходимото сътрудничество за тази цел с международните организации и съответните институции и ще дадат указания на Съвместния комитет да следи тези аспекти.

3. Договарящите се страни се ангажират също така да предприемат стъпки, като пътните данъчни механизми, споменати в член 40, да предоставят на ползвателите възможности за железопътен и комбиниран транспорт, които по капацитет, цена и качество да са такива, че да се гарантира равностойно разпределение на трафика по различните трансалпийски маршрути.

#### *Член 34*

### **Железопътен капацитет**

1. Договарящите се страни потвърждават съответните си ангажименти, определени в Членове 5 и 6 на Споразумението от 1992 г., където се предвижда Швейцария да изгради нова железопътна връзка през Алпите (NRLA), а Общността да увеличи капацитета на северните и южни маршрути за достъп до NRLA. По-нататък, те се споразумяват, че тези нови железопътни инфраструктури ще бъдат конструирани в съответствие с критерий за натоварване C на IUR.

2. За Общността инфраструктурните мерки, споменати в параграф 1 формират част от мерките, предприети по силата на и в съответствие с Решение № 1692/96/ЕС на Европейския парламент и на Съвета относно насоките на Общността за развитието на трансевропейската транспортна мрежа, включително железопътната и комбинираната транспортна ос през Алпите и по-конкретно маршрутите за достъп до швейцарските железопътни инфраструктури и комбинирани транспортни съоръжения.

3. И двете договарящи се страни ще работят заедно, за да дадат възможност на съответните техни компетентни органи да планират и изпълнят, по един съгласуван начин, мерките, свързани с инфраструктурата, железопътни и комбинирания транспорт, които са необходими за да се изпълнят ангажиментите, споменати в параграфи 1 и 2 и за хармонизиране на графика за изпълнение на работата в 22002A0430(03) -ЦПР- редактиран

зависимост от необходимия капацитет. В този смисъл, целта, която ще преследват е получаването на възвращаемост на инвестициите и предприемането на всички подходящи мерки в рамките на Съвместния комитет.

4. Съвместният комитет може да създаде подкомитет, който да отговаря за контрола върху координацията на инфраструктурните проекти в алпийския регион. Подкомитетът ще се състои от представители на Швейцария, Общността и държавите-членки на Общността, които са разположени в алпийския регион.

#### *Член 35*

### **Икономически параметри**

1. Договарящите се страни ще направят всичко възможно за постигане на целите, определени в член 33. За тази цел, те ще предприемат стъпки, за да гарантират, че превозът на стоки с железопътен и комбиниран транспорт през Швейцария, включително придружен комбиниран транспорт, остава конкурентноспособен по цени и качество на услугата със сухопътния транспорт по същите маршрути, като в същото време се признават гаранциите по отношение на независимостта на железопътните предприятия.

2. С оглед на създаване на подходящи възможности за железопътен и комбиниран транспорт, договарящите се страни могат да предоставят финансова помощ за инвестиции в железопътната инфраструктура, стационарно или подвижно оборудване, необходимо за прекачване между сухопътните видове транспорт, транспортно оборудване специфично пригодено за комбиниран транспорт и използвано за комбиниран транспорт и до толкова до колкото съответното законодателство им позволява оперативните разходи за комбинираните транспортни услуги, пресичащи швейцарската територия, до такава степен, че тези мерки помагат да се подобри нивото на качеството и конкурентноспособността в смисъл на цени на възможността за железопътен и комбиниран транспорт и не създават диспропорционално нарушение на конкуренцията между операторите. Отговорността за ценообразуването при железопътния транспорт ще продължава да се упражнява от компетентните органи или общности.

3. Договарящите се страни могат да сключват и публични договори за услуги с железопътните предприятия, за да се гарантират адекватни железопътни транспортни услуги, като се отчитат по-конкретно социалните фактори и факторите, свързани с околната среда.

4. Всяка една от договарящите се страни трябва да предприеме стъпки, в рамките на своята компетентност, да гарантира, че ефектът върху пазара на всяка официална помощ, предоставена от една от договарящите се страни не се подкопава от поведението на другата договаряща се страна или общност, установена на нейната собствена територия или на територията на другата договаряща се страна.

5. Съвместният комитет контролира приложението на настоящия член от договарящите се страни.

#### *Член 36*

## Качествени параметри

1. Договарящите се страни се споразумяват да направят всичко необходимо за постигане на целта, определена в член 33. За тази цел те се ангажират да съдействат за комбиниран транспорт.

2. През преходната фаза, спомената в член 8, Швейцария също се задължава, в съответствие с Таблица II от Споразумението от 1992 г. да създаде възможност за придружен комбиниран транспорт („хълмиста магистрала”), който е конкурентен по качество и цена със сухопътния транспорт.

3. Договарящите се страни ще направят всичко възможно да съдействат за комбиниран транспорт. По-специално, те ще предприемат стъпки да гарантират, че се прилагат следните разпоредби:

- съответствие с разпоредбите, регламентиращи техническите и социалните норми за сухопътния транспорт, особено по отношение на времето за шофиране и периодите на почивка, ограниченията на скоростта и нормите за максимално тегло и размери,

- намаление на граничния контрол на железопътния транспорт и прехвърлянето на този контрол в точката на товарене и разтоварване в съответствие с Конвенцията от 20 май 1987 г. между Общността и Швейцария и между страните от ЕАСТ относно обща транзитна процедура.

- улесняване на организацията на веригата на комбинирания транспорт чрез опростяване на регулаторните и административните условия, които ръководят всяка една от договарящите се страни,

- осигуряване на стимули за операторите на комбинирания транспорт и операторите на железопътния транспорт за подобряване на качеството на техните услуги.

Списък на железопътните параметри е представен в Приложение 9. Тези параметри трябва да се вземат предвид когато се прилага член 46.

4. В обхвата на техните пълномощия, договарящите се страни трябва да гарантират, че се предприемат подходящи мерки, за да се позволи незабавното създаване на коридори за железопътни товари. Те ще поддържат взаимната си редовна информираност относно мерките, които те предлагат да бъдат взети във връзка с тези железопътни коридори.

5. Съвместният комитет трябва да подготвя доклад на всеки две години относно изпълнението на мерките, споменати в настоящия член.

## В. СИСТЕМИ ЗА ТАКСУВАНЕ НА СУХОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

### Член 37

#### Цели

В рамките на обхвата на своите пълномощия и в съответствие със съответните им процедури и с целите на Раздел III на Споразумението от 1992 г., страните трябва да

си поставят целта постепенно да въведат системи за таксуване, насочени към таксуване на превозните средства за сухопътен транспорт и други видове транспорт с разходите, които те създават.

#### *Член 38*

### **Принципи**

1. Системите за таксуване трябва да се основават на принципите, определени в член 32, особено принципите за недискриминация, пропорционалност и прозрачност.
2. Таксите се състоят от данъци върху превозните средства, данъци върху горивата и такси за използването на пътната мрежа.
3. В опита да се постигнат целите, споменати в член 37, трябва да се даде предпочитание на мерките, които не са в резултат от отклоняване на трафика от технически, икономически и географски най-подходящия маршрут между точката на потеглянето и точката на крайната дестинация на транспортната операция.
4. Мерките трябва да се прилагат по такъв начин, че да не възпрепятства свободното движение на стоки или услуги между договарящите се страни, особено по отношение на администрирането и събирането на магистрални такси или такси за използване на пътя, липсата на контрол или системна проверка на границите между договарящите се страни и липсата на извънредни формалности. За да се избегнат трудностите в това отношение, Швейцария ще направи усилия да приложи правилата на Общността, които са валидни в тази област.
5. Разпоредбите на настоящия Раздел се прилагат за моторни превозни средства с максимално разрешено тегло, упоменато на техния документ за регистрация, от 12 тона или повече. Обаче, настоящото Споразумение не пречи на приемането и от двете договарящи се страни на собствените им територии на мерки, насочени да обхващат моторни превозни средства, които имат максимално разрешено тегло от по-малко от 12 тона.
6. Договарящите се страни не трябва да предоставят на фирми, включително транспортни предприятия, каквато и да е пряка или косвена държавна помощ, насочена да улесни тези фирми при понасянето на тежестта на транспортните такси, в съответствие със системите за таксуване, предвидени в настоящото Споразумение.

#### *Член 39*

### **Взаимна оперативност на инструментите**

Договарящите се страни провеждат консултации със Съвместния комитет, за да постигнат подходящо ниво на взаимна оперативност на електронните системи за събиране на такси за използване на пътищата.

#### *Член 40*

### **Швейцарски мерки**

1. С оглед на постигане на целите, определени в член 37 в светлината на увеличението на ограниченията за тегло, предвидено в член 7, параграф 3, Швейцария въвежда недискриминационна такса за превозните средства, на два етапа с начало съответно от 1 януари 2001 г. и 1 януари 2005 г. По-конкретно, таксата се основава на принципите, споменати в член 38, параграф 1 и на процедурите, определени в Приложение 10.

2. Таксите се диференцират в съответствие с три категории стандарти на емисии (ЕВРО). По силата на системата на таксуване, приложима от 1 януари 2005 г., разликата в таксите от една категория до друга трябва да бъде колкото е възможно по-голяма, но не трябва да превишава 15% от претегленото средно от таксите, споменати в параграф 4.

3.а) По силата на системата за таксуване, приложима от 1 януари 2001 г., максималната сума в случай на едно превозно средство, което има действително общо тегло не повече от 34 тона и изминаващо разстояние 300 км през Алпите, не трябва да превишава 205 швейцарски франка за превозно средство, което на отговаря на ЕВРО стандартите, 172 швейцарски франка за моторни превозни средства, съответстващи на стандарт ЕВРО I и 145 швейцарски франка за превозно средство, съответстващо на стандарт ЕВРО II.

б) Като дерогация от буква а), от 1 януари 2001 г. до 31 декември 2004 г. Общността получава квота за 220 000 единични пътувания за празни моторни превозни средства или моторни превозни средства, които превозват леки изделия, при условие, че действителното общо тегло при натоварване на превозното средство не превишава 28 тона, транзитно преминаващо през швейцарските Алпи, срещу заплащане на такса за използването на инфраструктурата. Тази такса е 50 швейцарски франка през 2001 г., 60 швейцарски франка през 2002 г., 70 швейцарски франка през 2003 г., и 80 швейцарски франка през 2004 г. Швейцария също получава квота, обект на същите условия. Тези пътувания са обект на обичайната контролна процедура.

4. По силата на системата за таксуване, приложима от 1 януари 2005 г., претегленото средно на таксите не трябва да превишава 325 швейцарски франка, които имат действително общо тегло при натоварване от не повече от 40 тона и изминаващи разстояние от 300 км през Алпите. Таксата за най-замърсяващата категория не трябва да превишава 380 швейцарски франка.

5. Част от таксите, споменати в параграфи 3 и 4 може да се състоят от магистрални такси за използването на специализирана алпийска инфраструктура. Тази част не трябва да представлява повече от 15% от таксите, споменати в параграфи 3 и 4.

6. Теглата, споменати в параграф 4 се определят според броя на превозните средства за една категория на ЕВРО стандарт, действащи в Швейцария. Броят на превозните средства във всяка категория се установява на основата на статистически данни от преброяването на населението, които се проучват от Съвместния комитет. Съвместният комитет определя теглото на основата на опити, първият от които трябва да се проведе преди 1 юли 2004 г., провеждани на всеки две години, за да се отчетат тенденциите в структурата на парка от моторни превозни средства, действащи в Швейцария и промените в ЕВРО стандартите.

#### *Член 41*

## **Мерки на Общността**

Общността ще продължи да развива системите за таксуване, приложими на нейна територия, като се отразяват разходите, възникващи от използването на инфраструктурата. Тази система се базира на принципа „ползваш-плащаш“.

### *Член 42*

#### **Преглед на нивото на таксите**

1. На 1 януари 2007 г. и след това на двегодишни интервали, трябва да се регулират максималните нива на таксите, определени в член 40, параграф 4 в съответствие с процента на инфлацията в Швейцария през изтеклите две години. За тази цел, Швейцария изпраща на Съвместния комитет, най-късно до 30 септември всяка година предшестваша регулирането, необходимите статистически данни, върху които да се основава разгледаната поправка. Съвместният комитет се събира, по искане на Общността, в рамките на 30 дни от получаване на това уведомление, за провеждане на консултации относно съответната поправка.

Ако през периода между подписването на настоящото Споразумение и 31 декември 2004 г., средният годишен процент на инфлация в Швейцария превишава 2%, максималните нива на таксите, определени в член 40, параграф 4 се регулират, за да се вземе предвид само инфлацията, която превишава годишния процент от 2%. Прилага се процедурата, определена в предишната алинея.

2. Със сила от 1 януари 2007 г., Съвместният комитет може, по искане на страните, да направи преглед на максималните нива на таксите, определени в член 40, параграф 4 с оглед на регулирането им при взаимно съгласие. Този преглед се предприема въз основа на следните критерии:

- ниво и структура на таксите в двете договарящи се страни, специално по отношение на сравними трансалпийски маршрути,
- разпределението на трафика между сравнимите трансалпийски маршрути,
- тенденции на разпределение на видовете в алпийския регион,
- развитието на трансалпийската железопътна инфраструктура.

## **Г. ДОПЪЛНИТЕЛНИ МЕРКИ**

### *Член 43*

#### **Улесняване на граничния контрол**

1. Договарящите се страни се задължават да намалят и опростят формалностите, свързани с транспортните операции, особено в областта на митниците.

2. Споразумението между Европейската икономическа общност и Швейцарската конфедерация относно опростяването на проверките и формалностите по отношение

на превоза на стоки от 21 ноември 1990 г., Конвенцията за общата транзитна процедура от 20 май 1987 г., и, в случая на железопътния транспорт, споразумението между железопътните компании относно техническата инспекция за насочването на вагони за стоки към международни транспортни операции ще служи като основа за мерките, предприети от договарящите се страни в изпълнение на параграф 1.

#### *Член 44*

### **Екологични стандарти за търговски моторни превозни средства**

1. С оглед осигуряване на по-добро опазване на околната среда и без да е в ущърб на задълженията, възложени по член 7, договарящите се страни ще търсят специално въвеждането на екологични стандарти, които предоставят високо ниво на опазване на околната среда, за да се намалят отработените газове, емисиите на частици и шум от тежкотоварни моторни превозни средства за превоз на стоки.
2. Договарящите се страни провеждат редовни консултации в хода на подготовката на тези стандарти.
3. ЕВРО категориите на емисии за тежкотоварни моторни превозни средства (както са определени в законодателството на Общността), ако не са упоменати в документа за регистрацията на превозното средство, трябва да се установят от датата, на която превозното средство за първи път е влезнало в употреба, както е упоменато в този документ, или там където това е подходящо, в допълнителен специален документ, издаден от компетентните органи на издаващата страна.

#### *Член 45*

### **Пункт за наблюдение на трафика**

1. Постоянен наблюдателен пункт за наблюдение на сухопътния, железопътния и комбинирания трафик в алпийския регион трябва да се създаде веднага след влизане в сила на настоящото Споразумение. Той трябва да докладва всяка година относно тенденциите в трафика на Съвместния комитет, създаден по силата на член 51 на настоящото Споразумение. Съвместният комитет също може да поиска от наблюдателния пункт да подготви специален доклад, особено в случаите, в които се прилагат разпоредбите на Членове 46 и 47 на настоящото Споразумение.
2. Работата на наблюдателния пункт се финансира от договарящите се страни, в пропорции, които се определят от Съвместния комитет.
3. Договарящите се страни определят административните процедури, които ръководят дейността на наблюдателния пункт посредством решение на Съвместния комитет, което трябва да се вземе на първата среща.

### **Д. КОРЕКТИВНИ МЕРКИ**

#### *Член 46*

### **Едностранни защитни мерки**

1. Ако, след 1 януари 2005 г., освен конкурентните железопътни цени и правилното приложение на мерките, предвидени в член 36 по отношение на качествените параметри, има трудности с швейцарските трансалпийски сухопътни трафикопотоци и ако по време на едноседмичен период, средният процент на използване на железопътния капацитет в Швейцария (придружен и непридружен комбиниран транспорт) е по-малък от 66%, Швейцария може, посредством дерогация от разпоредбите на член 40, параграф 4 и , параграф 5, да увеличи таксите, предвидени в член 40, параграф 5 с не повече от 12,5%. Всички приходи от това увеличение трябва да се използват, за да се направи железопътния и комбинирания транспорт по-конкурентноспособен спрямо сухопътния транспорт.

2. Когато на нейната територия възникнат същите обстоятелства, както тези определени в параграф 1, Общността може, обект на сравними условия, да предприеме подобни корективни действия.

3. а) Горната мярка трябва да бъде ограничена по обхват и продължителност до това, което точно е необходимо за коригиране на положението. Продължителността на мярката не може да превишава шест месеца, но може да се удължи за още един период от шест месеца.

б) Когато една от договарящите се страни, по предишен повод, е приложила мярката, спомената в параграфи 1 и 2, по-нататъшното използване на такива мерки от договарящата се страна е обект на следните условия:

- когато продължителността на предишните мерки не превишава шест месеца, по-нататъшни мерки могат да се предприемат само след период от 12 месеца от датата на прекратяването на предишните мерки,

- когато продължителността на предишните мерки превишава шест месеца, по-нататъшни мерки могат да се предприемат само след период от 18 месеца от датата на прекратяването на предишните мерки,

- при никакви обстоятелства не могат да се въвеждат защитни мерки повече от два пъти в рамките на пет години от датата, на която такива мерки са били въведени за първи път.

Съвместният комитет може да реши, с взаимно съгласие, да се отклони от тези условия при определени случаи.

4. Преди да се предприемат мерките, предвидени в предишните параграфи, съответната договаряща се страна информира Съвместния комитет за намеренията си. Освен когато Съвместният комитет реши друго, съответната договаряща се страна може да предприеме въпросната мярка след период от 30 дни от датата на уведомяване на Съвместния комитет за мярката.

#### *Член 47*

#### **Съгласувани защитни мерки**

1. В случай на сериозно нарушение на трансалпийските потоци от трафик, което е в ущърб на постигането на целите, определени в член 30 на Споразумението, Съвместният комитет трябва да се събере, по молба на една от договарящите се



страни, за да се вземе решение относно подходящите мерки за справяне със ситуацията. Поискалата свикването договаряща се страна веднага трябва да информира пункта за наблюдение на трафика, който трябва да докладва в рамките на 14 дни относно ситуацията и за всички мерки, които трябва да се предприемат.

2. Съвместният комитет трябва да се събере в рамките на 15 дни от постъпване на молбата. Той проучва положението, като взема подбавашо предвид доклада на наблюдателния пункт. В рамките на 60 дни от първото си заседание по въпроса, Съвместният комитет трябва да вземе решение по мерките, които трябва да се предприемат. Периодът може да бъде удължен по взаимно съгласие.

3. Защитните мерки трябва да се ограничат по обхват и продължителност до това, което стриктно е необходимо за справяне със ситуацията. Трябва да се даде приоритет на възможностите, които се намесват, колкото е възможно по-малко в действието на Споразумението.

#### *Член 48*

### **Кризисни мерки**

Ако трансалпийските потоци от трафик сериозно са нарушени поради форсмажорни причини, такива като природно бедствие, договарящите се страни, всяка на своята територия, трябва да предприемат всички възможни съгласувани действия, за да се възстанови и се поддържа потока от трафик. Приоритет трябва да се дава на чувствителни товари, такива като разваляеми стоки.

## **РАЗДЕЛ V**

### **ОБЩИ И ОКОНЧАТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ**

#### *Член 49*

### **Изпълнение на Споразумението**

1. Договарящите се страни трябва да предприемат всички подходящи мерки, както общи, така и конкретни, за да гарантират изпълнението на задълженията по това Споразумение.

2. Те трябва да се въздържат от предприемане на мерки, които има вероятност да застрашат постигането на целите на настоящото Споразумение.

3. Разпоредбите на настоящото Споразумение, отнасящи се до максималните разрешени ограничения на теглото за съчленени моторни превозни средства и сухопътни влакови композиции и за системите на таксуване за транспорта трябва да се въвеждат посредством двуетапна процедура, от 1 януари 2001 г. до 31 декември 2004 г. и от 1 януари 2005 г.

#### *Член 50*

### **Мерки за поправяне на грешки**

Ако една договаряща се страна открие, че другата договаряща се страна не е успяла да се справи със задълженията, определени в настоящото Споразумение или не е успяла да изпълни решение на Съвместния комитет, засегнатата договаряща се страна може, след консултации в рамките на Съвместния комитет, да предприеме подходящите мерки за поддържане на баланса на настоящото Споразумение. Договарящите се страни предоставят на Съвместния комитет цялата необходима информация, за да му дадат възможност да проведе задълбочено проучване на ситуацията.

#### *Член 51*

### **Съвместен комитет**

1. С настоящото се създава Съвместен комитет, известен като „Комитет за вътрешен транспорт между Общността и Швейцария“; той се състои от представители на договарящите се страни и отговаря за управлението и правилното приложение на настоящото Споразумение. За тази цел, той разработва препоръки. Комитетът взима решения по въпроси, предвидени в Споразумението; тези решения трябва да се изпълняват от договарящите се страни в съответствие с техните собствени правила. Съвместният комитет приема решенията си при взаимно съгласие.
2. Съвместният комитет по-конкретно отговаря за наблюдението и приложението на разпоредбите на Споразумението и по-специално Членове 27, параграф 6, 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 47 и 54. Той изпълнява клаузите за адаптиране и преразглеждане, споменати в член 52 и 55.
3. За да гарантират задоволителното изпълнение на настоящото Споразумение договарящите се страни обменят информация на редовна основа и по молба на една от тях, провеждат консултации със Съвместния комитет. Договарящите се страни обменят информация, предоставена от органите, отговарящи за приложението на настоящото Споразумение и по-специално за издаване на разрешителни и за провеждане на проверки. Тези органи участват в пряката размяна на кореспонденция.
4. Съвместният комитет приема, с решение, свой правилник, който включва, сред другите разпоредби, процедурите за свикване на заседания, определяне на председател и определяне на неговите задължения.
5. Съвместният комитет заседава както и когато е необходимо и най-малкото един път годишно. Всяка една от договарящите се страни може да поиска свикването на заседание.
6. Съвместният комитет може да реши да създаде такива работни групи или експертни групи, които той може да реши, че са подходящи за да го подпомагат при изпълнение на неговите задачи.
7. Този Комитет изпълнява и задълженията, които преди това бяха изпълнявани от Съвместния комитет, известен като „Комитет за вътрешен транспорт между Общността и Швейцария“, създаден по силата на член 18 на Споразумението от 1992 г.

#### *Член 52*

## Разработване на закони

1. Обект на съответствие с принципа за недискриминацията и с разпоредбите на настоящото Споразумение, настоящото Споразумение не трябва да е в ущърб на правото и на двете страни да изменят едностранно местното си законодателство в областите, обхванати от Споразумението.

2. Веднага след като една от договарящите се страни разработи ново законодателство в област, обхваната от настоящото Споразумение, тя трябва да поиска официално мнението на експертите на другата договаряща се страна. През периода, предшестваш официалното приемане на това ново законодателство, договарящите се страни се информират взаимно и провеждат консултации, както и когато е необходимо. По молба на една от договарящите се страни, в Съвместния комитет се провежда предварителен обмен на мнения, по-специално по отношение на влиянието, което би имало такова изменение върху действието на Споразумението.

3. По време на приемане на измененото законодателство и най-късно осем дни след неговото публикуване в Официалния бюлетин на Европейските общности или в Официалния сборник на федерални закони и укази, съответната договаряща се страна трябва да уведоми другата договаряща се страна относно текста на тези нови разпоредби. По молба на една от договарящите се страни, трябва да се обменят възгледи в Съвместния комитет по отношение на влиянието на изменението върху действието на настоящото Споразумение, не по-късно от два месеца след датата на представяне на молбата.

4. Съвместният комитет трябва:

- да приеме решение за ревизиране на Приложения 1, 3,4 и 7 или, ако е необходимо, да предложи разпоредбите на настоящото Споразумение да бъдат ревизирани, така че да се включат в тях, както и когато е необходимо, и на основата на реципрочност, измененията на съответното законодателство, или

- да приеме решение, чрез което измененията на съответното законодателство се приемат за съответстващи на настоящото Споразумение, или

- да реши за всяка друга мярка, която цели защитата на правилното действие на настоящото Споразумение.

5. Съвместният комитет трябва да реши относно процедурите за адаптиране на това Споразумение към съответните разпоредби на бъдещите споразумения между Общността или Швейцария, от една страна и трети страни, от друга страна, както е посочено в Членове 13 и 19.

6. С оглед на постигане на целите, определени в настоящото Споразумение, договарящите се страни, в съответствие с графика, определен в член 49, трябва да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират, че правата и задълженията, равностойни на тези, съдържащи се в правните инструменти на Общността, както са изброени в Приложение 1, активно се прилагат в хода на техните взаимоотношения.

*Член 53*

## **Поверителност**

От представителите, експертите и другите агенти на договарящите се страни ще се изисква, дори след прекратяване на техните назначения, да не разкриват информация, получена в контекста на настоящото Споразумение и което, по самото си естество, се покрива от задължението за професионална тайна.

### *Член 54*

## **Уреждане на спорове**

1. Всяка договаряща се страна може да отнесе спорен въпрос, който се отнася до тълкуването или приложението на настоящото Споразумение до Съвместния комитет, който трябва да направи усилия да реши спора. Съвместният комитет трябва да получи цялата подходяща информация за задълбочено проучване на ситуацията с оглед на намирането на приемливо решение. За тази цел, от Съвместния комитет се изисква да проучи всички възможности за поддържане на доброто действие на настоящото Споразумение.

### *Член 55*

## **Ревизия на Споразумението**

1. Ако една от договарящите се страни желае разпоредбите на настоящото Споразумение да бъдат ревизирани, тя трябва да уведоми съответно Съвместния комитет. Обект на параграфи 2 и 3, изменената версия на настоящото Споразумение трябва да влезе в сила при приключване на съответните вътрешни процедури.

2. Приложения 1, 3, 4 и 7 могат да бъдат изменяни с решение на Съвместния комитет в съответствие с член 51, параграф 1, така че да се отчете развитието на законодателството на Общността в тази област.

3. Приложения 5, 6, 8 и 9 могат да бъдат изменяни с решение на Съвместния комитет в съответствие с член 51, параграф 1.

### *Член 56*

## **Приложение**

Приложения 1 до 10 съставляват неразделна част от настоящото Споразумение.

### *Член 57*

## **Териториален обхват**

Настоящото Споразумение е приложимо, от една страна, на териториите, в които се прилага Договорът за създаването на Европейската общност и при условията, определени в този Договор и, от друга страна, на територията на Швейцария.

### *Член 58*

## Окончателни клаузи

1. Настоящото Споразумение трябва да бъде ратифицирано или одобрено от договарящите се страни в съответствие със собствените им процедури. То влиза в сила на първия ден от втория месец след окончателното нотифициране относно депозирането на инструментите на ратификация или одобрение на всички седем споразумения както следва:

- Споразумение относно превоза на стоки и пътници със сухопътен и железопътен транспорт,
- Споразумение за свободното движение на хора,
- Споразумение за въздушния транспорт,
- Споразумение за търговия със земеделски продукти,
- Споразумение относно взаимното признаване във връзка с оценката на съответствието,
- Споразумение относно известни аспекти на обществените поръчки,
- Споразумение относно сътрудничеството в науката и технологията.

2. Настоящото Споразумение се сключва за първоначален период от седем години. То ще бъде подновено за неопределен срок, ако Общността или Швейцария не уведомят другата страна за противното преди изтичането на първоначалния период. Когато се направи такова уведомление трябва да се приложи параграф 4.

3. Общността или Швейцария могат да прекратят настоящото Споразумение като уведомят за решението си другата договаряща се страна. Когато се направи такова уведомление трябва да се приложи параграф 4.

4. Седемте споразумения, споменати в параграф 1 престават да бъдат приложими шест месеца след получаването на уведомлението за неподновяването, както е споменато в параграф 2, или за прекратяване, както е споменато в параграф 3.

Съставено в Люксембург на 21-ия ден на юни в година хиляда деветстотин деветдесет и девета и изработено в копия на датски, холандски, английски, фински, френски, немски, гръцки, италиански, португалски, испански и шведски езици, като всеки текст е еднакво автентичен.

За Европейската комисия

За Швейцарската конфедерация



## СПИСЪК НА ПРИЛОЖЕНИЯТА

Приложение 1: Членове 5, параграф 2, 6, 7, параграф 1, 24, параграф 1, 25, параграф 5 и 27, параграф 2: приложими разпоредби

Приложение 2: член 8, параграф 5: правила за приложение на таксите, предвидени в член 8

Приложение 3: член 9, параграф 1: модел на разрешително за международен превоз на стоки със сухопътен транспорт

Приложение 4: член 9, параграф 3: списък на видовете превоз, които трябва да се освободят от всяка система на лицензи и от всякакви разрешителни

Приложение 5: Членове 12 и 13: списък на съществуващите права по действащите двустранни споразумения

Приложение 6: член 15, параграф 2: освобождаване от ограничението в теглото и от забраната за шофиране през нощта и в неделя

Приложение 7: Членове 17, 18 и 21: международен превоз на пътници, с автомобили, пътуващи по определен маршрут и автобуси, и процедури на разрешителни

Приложение 8: Членове 19 и 20: списък на съществуващите права по действащите двустранни споразумения

Приложение 9: член 36: качествени параметри за железопътни и комбинирани транспортни услуги

Приложение 10: член 40, параграф 1: правила за прилагане на таксите, предвидени в член 40

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

### ПРИЛОЖИМИ РАЗПОРЕДБИ

В съответствие с член 52, параграф 6 на настоящото Споразумение, Швейцария прилага законови разпоредби равносилни на следното:

*Подходящи разпоредби на законодателството на Общността*

#### Раздел 1

- Директива 96/26/ЕО от 29 април 1996 г. на Съвета относно допускането до професията на оператор за сухопътен транспорт на товари и оператор за сухопътен транспорт на пътници и взаимно признаване на дипломи, удостоверения и друго доказателство за официалната квалификация, предвидено да улесни за тези оператори правото на свобода на установяване при националните и международните транспортни операции (ОВ L 124, 23.5.1996, стр. 1), последно изменена с Директива 98/76/ЕО (ОВ L 277, 14.10.1998, стр. 17).

#### Раздел 2

- Регламент (ЕИО) № 3821/85 от 20 декември 1985 г. на Съвета относно записващото оборудване в сухопътния транспорт (ОВ L 370, 31.12.1985, стр. 8), последно изменен с Регламент на Съвета (ЕО) № 2135/98 (ОВ L 274, 9.10.1998, стр. 1).

- Регламент (ЕИО) № 3820/85 от 20 декември 1985 г. на Съвета относно хармонизирането на определено социално законодателство, отнасящо се до сухопътния транспорт (ОВ L 370, 31.12.1985, стр. 1), или еквивалентни правила, определени в Споразумението АЕТР, включително и измененията в него.

- Директива 88/599/ЕИО от 23 ноември 1988 г. на Съвета относно стандартните процедури на проверка за изпълнение на Регламент (ЕЕО) № 3820/85 относно хармонизирането на определено социално законодателство, отнасящо се до сухопътния транспорт и Регламент (ЕИО) № 3821/85 относно записващо оборудване при сухопътния транспорт (ОВ L 325, 29.11.1988, стр. 55), последно изменен с Регламент (ЕО) № 2135/98 (ОВ L 274, 9.10.1998, стр. 1).

- Директива 76/914/ЕИО от 16 декември 1976 г. на Съвета относно минималното ниво на обучение за някои шофьори на сухопътен транспорт (ОВ L 357, 29.12.1976, стр. 36).

#### Раздел 3

- Директива 96/53/ЕО от 25 юли 1996 г., на Съвета относно определяне на максималните разрешени размери в националния и международния трафик и максималното разрешено тегло в международния трафик за някои сухопътни моторни превозни средства, циркулиращи в рамките на Общността (ОВ L 235, 17.9.1996, стр. 59).



- Директива 96/96/ЕО от 20 декември 1996 г. относно на Съвета сближаването на законодателството на държавите-членки относно тестовете за пътната способност на моторни превозни средства и техните ремаркета (ОВ L 46, 17.2.1997, стр. 1).
- Директива 91/542/ЕЕО от 1 октомври 1991 на Съвета за изменение на Директива 88/77/ЕИО относно сближаването на законите на държавите-членки относно мерките, които трябва да се предприемат срещу емисията на газове замърсители от дизеловите двигатели, използвани в моторните превозни средства (ОВ L 295, 25.10.1991, стр. 1).
- Директива 92/6/ЕИО от 10 февруари 1992 г. на Съвета относно инсталирането и използването на устройства за ограничение на скоростта за известни категории моторни превозни средства в Общността (ОВ L 57, 23.2.1992, стр. 27).
- Директива 92/24/ЕИО от 31 март 1992 г. на Съвета относно устройства за ограничение на скоростта или подобни вътрешни системи за ограничение на скоростта при някои категории моторни превозни средства (ОВ L 129, 14.5.1992, стр. 154).
- Директива 92/97/ЕИО от 10 ноември 1992 г. на Съвета за изменение на Директива 70/157/ЕИО относно сближаването на законите на държавите-членки относно допустимото звуково ниво и системата за отработени газове за моторни превозни средства (ОВ L 371, 19.12.1992, стр. 1).
- Директива 94/55/ЕО от 21 ноември 1994 г. на Съвета относно сближаването на законите на държавите-членки по отношение на сухопътния транспорт на опасни стоки (ОВ L 319, 12.12.1994, стр. 7).
- Директива 95/50/ЕО от 6 октомври 1995 г. на Съвета относно еднаквите процедури за проверки на сухопътния транспорт на опасни стоки (ОВ L 249, 17.10.1995, стр. 35).
- Директива 96/35/ЕО от 3 юни 1996 г. на Съвета относно назначението и професионалната квалификация на съветници по безопасността за сухопътен, железопътен и вътрешен воден транспорт на опасни стоки (ОВ L 145, 19.6.1996, стр. 10).
- Директива 96/86/ЕО от 13 декември 1996 г. на Комисията за адаптиране към техническия прогрес на Директива 94/55/ЕО на Съвета относно сближаването на законите на държавите-членки по отношение на сухопътния транспорт на опасни стоки (ОВ L 335, 24.12.1996, стр. 43).

#### Раздел 4

- Директива 95/18/ЕО от 19 юни 1995 на Съвета относно лицензирането на железопътни предприятия (ОВ L 143, 27.6.1995, стр. 70).
- Директива 95/19/ЕО от 19 юни 1995 г. на Съвета относно разпределение на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за инфраструктурата (ОВ L 143, 27.6.1995, стр. 75).
- Директива 91/440/ЕИО от 29 юли 1991 г. на Съвета относно развитие на железопътните линии на Общността (ОВ L 237, 24.8.1991, стр. 25).

## Раздел 5

- Директива 92/82/ЕИО от 19 октомври 1992 г. на Съвета относно сближаването на процента на акцизния данък върху минералните масла (ОВ L 316, 31.10.1992, стр. 19).
- Директива 96/49/ЕО от 23 юли 1996 г. на Съвета относно сближаването на законите на държавите-членки по отношение на железопътен транспорт на опасни стоки (ОВ L 235, 17.9.1996, стр. 25).
- Директива 96/87/ЕО от 13 декември 1996 г. на Комисията за адаптиране към техническия прогрес на Директива на Съвета 96/49/ЕО относно сближаването на законите на държавите-членки по отношение на железопътния транспорт на опасни стоки (ОВ L 335, 24.12.1996, стр. 45).

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

### ПРАВИЛА ЗА ПРИЛОЖЕНИЕ НА ТАКСИТЕ, ПРЕДВИДЕНИ В ЧЛЕН 8

1. Швейцарската такса за моторни превозни средства, с действително общо тегло при натоварване от не повече от 28 тона, които използват разрешително, споменато в член 8, параграф 2 не трябва да превишава:

- 180 швейцарски франка за транзитно преминаване през Швейцария,

- 70 швейцарски франка за двустранно пътуване на връщане до или от Швейцария.

2. Максималната швейцарска такса за моторни превозни средства като се използва разрешителното, споменато в член 8, параграф 3 и които имат действително общо тегло при натоварване от повече от 34 тона, но не повече от 40 тона и пропътуват разстояние 300 км през Алпите трябва да бъде 252 швейцарски франка за моторно превозно средство, което не съответства на ЕВРО стандартите, 211 швейцарски франка за моторно превозно средство, което съответства на ЕВРО I стандарта и 178 швейцарски франка за моторно превозно средство, съответстващо на ЕВРО II стандарт. Таксата се прилага в съответствие с разпоредбите на член 40.

3. Максималната швейцарска такса за моторни превозни средства, които използват разрешителното, споменато в член 8, параграф 4, които имат действително общо тегло при натоварване от повече от 34 тона, но не повече от 40 тона и пропътуват разстояние от 300 км през Алпите е 300 швейцарски франка за моторно превозно средство, което не съответства на ЕВРО стандартите, 240 швейцарски франка за моторно превозно средство, което съответства на ЕВРО I стандарт и 210 швейцарски франка за моторно превозно средство, което съответства на ЕВРО II стандарт. Таксата се прилага в съответствие с разпоредбите на член 40.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

(а)

(Синя карта - DIN A4)

(Първа страница на разрешителното)

(Текст на (един от) официалния език (официалните езици) на страната-членка, която издава разрешителното)

Държава, която издава разрешителното: Наименование на компетентната  
Отличителен знак <sup>(1)</sup>: институция или орган:

**РАЗРЕШИТЕЛНО № .....**

**за международния превоз на стоки със сухопътен транспорт чрез наемане или срещу заплащане**

Разрешителното дава право <sup>(2)</sup> .....

да се занимава с международен превоз на стоки със сухопътен транспорт чрез наемане или срещу заплащане на територията на Общността, както е определено в Регламент на Съвета (ЕИО) № 881/92 и обект на общите разпоредби на настоящото разрешително.

Конкретни забележки: .....

Разрешителното е валидно от ..... до .....

издадено в ....., на .....

<sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Отличителните знаци са: (A) Австрия (от 1 януари 1997 г.), (B) Белгия, (DK) Дания, (D) Германия, (GR) Гърция, (E) Испания, (F) Франция, (FIN) Финландия, (IRL) Ирландия, (I) Италия, (L) Люксембург, (NL) Холандия, (P) Португалия, (S) Швеция, (UK) Обединеното Кралство.

<sup>(2)</sup> Наименование или бизнес наименование и пълен адрес на превозвача.

<sup>(3)</sup> Подпис и печат на издаващата компетентна институция или орган

(Втора страница на разрешителното)  
(Текст на (един от) официалния език (официалните езици) на страната-членка, която издава разрешителното)

## **ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ**

Разрешителното се издава въз основа на Регламент на Съвета № 881/92, относно достъп на пазара на превоза на стоки със сухопътен транспорт в рамките на Общността до и от територията на една страна-членка или преминаване през територията на една или повече държави-членки (<sup>1</sup>).

То дава на притежателя право да се занимава с международен превоз на стоки със сухопътен транспорт под наем или срещу заплащане, за маршрути или части от маршрути, осъществявани на територията на Общността и където е подходящо обект на условията, представени тук по-долу:

- когато точката на отпътуването и точката на пристигането се намират в две различни държави-членки, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или страни, които не са членки,

- от страна-членка в страна, която не е членка или обратното, със или без транзитно преминаване през една или повече държави-членки или страни, които не са членки,

- между страни, които не са членки с транзитно преминаване през територията на една или повече държави-членки, и нетоварни пътувания във връзка с такъв превоз.

В случай на превоз от страна-членка до страна, която не е членка или обратното, това разрешително е валидно за частта от пътуването, осъществявана на територията на държавата-членка на товарене или разтоварване при сключване на необходимото споразумение между Общността и съответната страна, която не е членка в съответствие с Регламент (ЕИО) № 881/92.

Разрешителното е лично на притежателя и не се преотстъпва.

То може да се отнеме от компетентния орган на страната-членка, която го е издала, по-специално когато превозвачът:

- не се съобразява с всички условия за използване на разрешителното,

- е представил неточна информация по отношение на данните, необходими за издаването или удължаването на разрешителното.

Оригиналът на разрешителното трябва да се пази от транспортното предприятие.

Сертифицирано копие на разрешителното трябва да се пази в моторното превозно средство(<sup>2</sup>). В случай на съчленена комбинация от моторни превозни средства то трябва да придружава моторното превозно средство. То покрива съчленената 22002A0430(03) -ЦПР- редактиран

комбинация от моторни превозни средства, дори ако ремаркетото или полуремаркетото не е регистрирано или няма разрешение за използване на пътищата на името на притежателя на разрешителното или ако то е регистрирано или има разрешение да използва пътищата в друга страна-членка.

Разрешителното трябва да се показва когато се изисква от упълномощен проверяващ служител.

В рамките на територията на всяка страна-членка притежателят трябва да се съобразява със законите, регламентите и административните разпоредби, които действат в тази страна, по-специално по отношение на транспорта и трафика.

<sup>(1)</sup> ОВ, L 95, 9.4.1992 г., стр. 1.

<sup>(2)</sup> „Превозно средство” означава моторно превозно средство, регистрирано в една страна-членка или съчленена комбинация от превозни средства, моторното средство на която най-малкото е регистрирано в страна-членка, използвано единствено за превоз на стоки.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 4

### **СПИСЪК НА ВИДОВЕТЕ ПРЕВОЗ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ОСВОБОДЯТ ОТ ВСЯКА СИСТЕМА НА ЛИЦЕНЗИ И ОТ ВСЯКАКВИ РАЗРЕШИТЕЛНИ**

1. Превоз на поща като публична услуга.
2. Превоз на моторни превозни средства, които са аварирали и са се счутили.
3. Превоз на стоки в моторни превозни средства, допустимото тегло при натоварване на които, включително това на ремаркетата, не превишава 6 тона или допустимият полезен товар на които, включително този на ремаркетата, не превишава 3,5 тона.
4. Превоз на стоки в моторни превозни средства, при условие че са изпълнение следните условия:
  - а) превозваните стоки трябва да бъдат собственост на предприятието или трябва да са били продадени, купени, предоставени под наем или наети, произведени, извлечени, обработени или ремонтирани от предприятието;
  - б) целта на пътуването трябва да бъде да се превозят до или от предприятието или да се придвижат, или вътре в предприятието или извън него във връзка с негови собствени изисквания;
  - в) моторните превозни средства, използвани за такъв превоз трябва да бъдат управлявани от служители на предприятието;
  - г) моторните превозни средства, които превозват стоките трябва да са собственост на предприятието или да са закупени от него при условия на разсрочено плащане или да са наети, при условие че в последния случай те съответстват на условията на Директивата 84/647/ЕИО от 19 декември 1984 г. на Съвета относно използването на моторни превозни средства, наети без шофьори за сухопътен превоз на стоки. Тази разпоредба не е приложима при използването на заместващо моторно превозно средство при кратковременно счупване на обикновено използваното моторно превозно средство;
  - д) превозът не трябва да бъде нищо повече от спомагателен към цялостната дейност на предприятието.
5. Превозът на медицински изделия, уреди, оборудване и други артикули, които са необходими за медицинско лечение при спешни случаи, по-специално при природни бедствия.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

**СПИСЪК НА РАЗПОРЕДБИТЕ СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ДВУСТРАННИТЕ СПОРАЗУМЕНИЯ ЗА СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ С КЛЮЧЕНИ ОТ ШВЕЙЦАРИЯ С РАЗЛИЧНИТЕ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА ОБЩНОСТТА ОТНАСЯЩИ СЕ ДО ПРЕВОЗА НА СТОКИ В ТРИСТРАНЕН ТРАФИК**

| Страна    | Подписано споразумение (дата) | Влизане в сила | Условия   |
|-----------|-------------------------------|----------------|---|
| Германия  | 17.12.1953                    | 1.2.1954       | Член 7:<br>По силата на националното законодателството, троен трафик като такъв е разрешен; друг така наречен троен трафик е забранен.  |
| Австрия   | 22.10.1958                    | 4.4.1959       | Член 8:<br>Превозвачи, които имат право да превозват стоки имат разрешение да превозват, в превозни средства, регистрирани в една от договарящите се страни:<br>(а) стоки, предназначени за или идващи от една от страните.<br>Троен трафик като такъв е разрешен; друг така наречен троен трафик е забранен. |
| Белгия    | 25.2.1975                     | 24.7.1975      | Член 4, Параграф 1)(б):<br>Троен трафик като такъв е разрешен; друг така наречен троен трафик е забранен.   |
| Дания     | 27.8.1981                     | 25.3.1982      | Член 4, параграф 2:<br>Превоз от трета страна до друга договаряща се страна или от другата договаряща се страна до трета страна е обект на разрешително, издадено за всеки определен случай от другата договаряща се страна.  |
| Испания   | 23.1.1963                     | 21.8.1963      | Протокол от 29 октомври 1971:<br>Троен трафик като такъв е разрешен; друг така наречен троен трафик е забранен.   |
| Финландия | 16.1.1980                     | 28.5.1981      | Член 6, параграф 2 и протокол от заседанията на Съвместния комитет Швейцария-Финландия от 23 и 24 май 1989 г., точка 2.2: троен трафик като такъв и друг така наречен троен трафик разрешен, обект на разрешително.   |
| Франция   | 20.11.1951                    | 1.4.1952       | По националното законодателство:<br><b>Швейцарски превозвачи</b> : всички видове  |



|                    |            |            |  |
|--------------------|------------|------------|--|
|                    |            |            | триъгълен трафик, забранени във Франция.   |
|                    |            |            | <b>Френски превозвачи:</b> всички видове триъгълен трафик, разрешени в Швейцария.  |
| Гърция             | 8.8.1970   | 6.9.1971   | Член 3 и протокол на заседанието на Съвместния комитет Швейцария-Гърция на 11 до 13 декември 1972 г.: всички видове троен трафик разрешен (със специални разрешителни за квоти).   |
| Италия             | -          | -          | Протокол от заседанието на Съвместния комитет Швейцария-Италия на 14 юни 1993 г.:  |
|                    |            |            | <b>Швейцарски превозвачи:</b> разрешителни за квоти за троен трафик като такъв; друг така наречен троен трафик е забранен.   |
|                    |            |            | <b>Италиански превозвачи:</b> троен трафик като такъв разрешен без разрешително; разрешителни за квоти за така наречения троен трафик.   |
| Ирландия           | -          | -          | По националното законодателство:   |
|                    |            |            | <b>Швейцарски превозвачи:</b> всички видове троен трафик забранен с изключение когато е издадено разрешително от ирландските власти.   |
|                    |            |            | <b>Ирландски превозвачи:</b> всички видове троен трафик разрешен във връзка с Швейцария.   |
| Люксембург         | 17.5.1972  | 1.6.1972   | Споразумението е валидно за превоза на пътници. Не са договорени никакви мерки по отношение на превоза на стоки. Тройният трафик е разрешен с националното законодателство. (Приложение на принципа на реципрочността). Всички видове троен трафик разрешен. |
| Холандия           | 20.5.1952  | 19.6.1952  | Споразумението е валидно за превоза на пътници. Не са договорени никакви мерки по отношение на превоза на стоки. Тройният трафик е разрешен с националното законодателство. (Приложение на принципа на реципрочността). Всички видове троен трафик разрешен. |
| Португалия         | 28.6.1973  | 1.1.1974   | Всички видове троен трафик са дерегулирани по решение, взето от Съвместния комитет Швейцария-Португалия на 6 юни 1996 г.   |
| Обединено кралство | 20.12.1974 | 21.11.1975 | Член 3(б)<br>Троен трафик като такъв е разрешен; друг така наречен троен трафик е забранен.  |

Швеция      12.12.1973      22.4.1974      Член 4, параграф 1 и , параграф 2:  
Троен трафик разрешен със специални  
разрешителни за квоти.

Троен трафик като такъв : когато превозното средство като следва нормалния маршрут, преминава транзит през страната, в която то е регистрирано, например, когато едно превозно средство, регистрирано в Швейцария пренася стоки от Германия за Италия през Швейцария.

Друг така наречен троен трафик: когато транспортното средство не преминава транзит през страната, в която то е регистрирано, например, когато едно превозно средство, регистрирано в Швейцария пренася стоки от Германия за Италия през Австрия.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6

### ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ОГРАНИЧЕНИЯТА НА ТЕГЛОТО И ОТ ЗАБРАНАТА ЗА ШОФИРАНЕ ПРЕЗ НОЩТА И В НЕДЕЛЯ

#### I. Освобождение от ограничението на теглото през периода, завършващ на 31 декември 2004 г.

За пътувания, които тръгват от чужбина и завършват в областта на Швейцарската граница<sup>(1)</sup>, (и обратното), се разрешават изключения без такса за стоките до общо 40 тона и за 40-футови контейнери по ИСО за комбиниран транспорт до общо 44 тона. По причини, свързани с конструкцията на пътя, някои митнически постове прилагат по-ниски граници.

#### II. Друго освобождение от ограничения на теглото

За пътувания, които тръгват от чужбина и завършват извън областта на Швейцарската граница<sup>(1)</sup>, (и обратното), и за транзитно преминаване през Швейцария, и действителното общо тегло при натоварване, по-голямо от максималното тегло, позволено в Швейцария също могат да бъдат разрешени за видове превози, които не са споменати в член 8:

- а) за превоз на стоки, които са неделими, в случаите, в които изискванията не могат да бъдат спазени, въпреки използването на подходящото моторно превозно средство;
- б) за трансфери или за използването на специални моторни превозни средства, за отбелязване работещи моторни превозни средства, които поради целта, за които те се използват не са съвместими с разпоредбите относно теглото;
- в) за транспорта при произшествия на аварирани или счупени моторни превозни средства;
- г) за транспорта на доставки за кетъринг при самолетите;
- д) превоз със сухопътен транспорт по време на началните и крайни етапи на комбинирания транспорт, обикновено в радиус в рамките на 30 км от терминала.

#### III. Освобождение от забраната за шофиране през нощта и в неделя

Планира се следното освобождение от забраната за шофиране през нощта и неделя:

а) *без специално разрешение*

- пътувания, които се правят, за да се предостави аварийна помощ в случаи на бедствия,
- пътувания, които се правят, за да се предостави аварийна помощ в случай на произшествия, по-специално обществения транспорт;

б) *със специално разрешение*

За превоза на стоки, които, поради тяхното естество, оправдават нощното пътуване и важни причини, пътуването в неделите:

- развалящи се земеделски продукти (такива като ягоди, малини, плодове и зеленчуци, растения (включително рязани цветя) или прясно изстискани плодови сокове) през годината,

- прасета и пилета за клане,

- прясно мляко и развалящи се млечни продукти,
- цирково оборудване, музикални инструменти, принадлежащи на оркестър, театрални декори, и т.н.,
- ежедневници, в които има редакторски елемент, и пощенски пратки, транспортирани съгласно изискване на законна услуга.

За да се улеснят процедурите на одобрение, разрешителни, валидни до 12 месеца за какъвто и да е брой пътувания могат да бъдат издадени, при условие, че всички пътувания са от еднакво естество.

<sup>(1)</sup> Граничната зона на Швейцария е определена в Приложение 4 на протокола на петата среща на Съвместния комитет, създаден по Споразумението от 1992 г., състояла се в Брюксел на 2 април 1998 г. Като цяло това е една зона в радиус от 10 км от митническия пост.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7

### МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА ПЪТНИЦИ С АВТОМОБИЛ, ПЪТУВАЩ ПО ОПРЕДЕЛЕН МАРШРУТ И АВТОБУС

#### Член 1

#### Определения

За целите на настоящото Споразумение, са валидни следните определения:

##### 1. Редовни услуги

1.1. Редовни услуги са услугите, които осигуряват превоз на пътници на определени интервали по определени маршрути, като пътниците се взимат и свалят на предварително определени спирки. Редовните услуги са открити за всички, обект, там където това е подходящо, на задължителна резервация. Адаптация на условията на превоза при такива услуги не оказва влияние върху характера на услугата като редовна.

1.2. Услуги, независимо от кого са организирани, които осигуряват превоза на определена категория от пътници при изключването на други пътници, до толкова до колкото тези услуги се осъществяват при условията, определени в точка 1.1, се считат за редовни услуги. Такива услуги отгук нататък се наричат „специални редовни услуги”.

Специалните редовни услуги включват:

- а) превоза на работници между дома им и работното място;
- б) превоза до и от образователни институции за ученици и студенти;
- в) превоза на войници и техните семейства между държавата на произход и зоната на техните казарми.

Фактът, че една специална услуга може да бъде различна според нуждите на потребителите не трябва да влияе върху класифицирането ѝ като редовна услуга.

1.3. Организирането на паралелни или временни услуги, обслужващи същата група от обществото като съществуващи редовни услуги, необслужването на известни спирки при съществуващи редовни услуги се ръководят от същите правила като съществуващи редовни услуги.

##### 2. Случайни услуги

2.1. Случайните услуги са услуги, които не отговарят на дефиницията за редовни услуги, включително специални редовни услуги, и които се характеризират преди всичко от факта, че превозват група пътници, събрани по инициатива на потребителя или на самия превозвач. Организирането на паралелни или временни услуги, сравними със съществуващите редовни услуги и обслужващи същата група от обществото като

последните, са обект на разрешително в съответствие с процедурата, определена в Раздел I.

2.2. Услугите, споменати в точка 2 не престават да бъдат случайни услуги само защото те се предоставят на определени интервали.

2.3. Случайните услуги могат да се предоставят от група превозвачи, действащи от името на същия изпълнител. Имената на такива превозвачи и там където това е подходящо пунктовете за връзка по маршрута се съобщават на компетентните органи на заинтересованите държави-членки на Европейския съюз и на Швейцария, в съответствие с процедурата, която се определя от Съвместния комитет.

### 3. Транспортни операции за собствена сметка

Транспортни операции за собствена сметка са такива операции, които се извършват без да се получава печалба или за нетърговски цели от едно физическо или юридическо лице, при условие че:

- транспортната дейност е само спомагателна дейност за това физическо или юридическо лице,

- използваните моторни превозни средства са собственост на това физическо или юридическо лице, или са били получени при условията на разсрочено плащане от тях или са били обект на дългосрочен договор за лизинг и се управляват от това физическо или юридическо лице или от член на техния персонал.

## Раздел I

### РЕДОВНИ УСЛУГИ, ОБЕКТ НА РАЗРЕШИТЕЛНО

#### Член 2

#### **Естество на разрешителното**

1. Разрешителните се издават на името на транспортното предприятие; те не могат да се преотстъпват от последното на трети страни. Обаче, превозвачът, който е получил разрешителното може, със съгласието на органа, споменат в член 3, параграф 1 на настоящия Приложение, да изпълняват услугата чрез подизпълнител. В този случай, наименованието на последното предприятие и ролята му като подизпълнител трябва да са посочени в разрешителното. Подизпълнителят трябва да отговаря на условията, определени в член 17 на Споразумението. В този случай на предприятията, свързани с цел извършването на една редовна услуга, разрешителното се издава на името на всички предприятия. То се дава на предприятието, което управлява операцията, а на другите се дават копия. В разрешителното се посочват имената на всички оператори.

2. Периодът на валидност на едно разрешително не трябва да превишава пет години.

3. В разрешителните трябва да се посочва следното:

а) вида услуга;

б) маршрутът на услугата, по-специално мястото на тръгване и мястото на дестинацията;

в) периода на валидност на разрешителното;

г) спирките и графика.

4. Разрешителните трябва да съответстват на модела, определен в Регламент (ЕО) № 2121/98<sup>(1)</sup>.

5. Разрешителното дава право на притежателя (притежателите) им да изпълнява редовна линия на територията на договарящите се страни.

6. Операторът на една редовна линия може да използва допълнителни моторни превозни средства за справяне с временни и изключителни ситуации. В този случай, превозвачът трябва да гарантира, че в транспортното средство са на разположение следните документи:

- копие от разрешителното за редовната линия;

- копие от договора между оператора на редовната линия и фирмата, която е доставила допълнителните превозни средства, или еквивалентен документ,

- сертифицирано копие на шофьорска книжка от Общността, в случай на превозвачи от Общността, или на подобна швейцарска книжка в случая на швейцарските превозвачи, издадена на оператора на редовния рейс.

### *Член 3*

#### **Подаване на молби за разрешителни**

1. Оператори от Общността, които кандидатстват за разрешителни подават молбите си в съответствие с разпоредбите на член 6 на Регламент (ЕиО) № 684/92, както е изменен с Регламент (ЕО) № 11/98, а швейцарските оператори, които кандидатстват за разрешителни подават своите молби в съответствие с раздел 5 на заповедта от 25 ноември 1998 г. относно концесиите за превоз на пътници (ОСТV)<sup>(1)</sup>. В случай на услуги, които са освободени от разрешителни в Швейцария, но са обект на разрешителни в Общността, швейцарските оператори, които кандидатстват за разрешителни подават молбите си пред компетентните швейцарски власти, ако мястото на отпътуване на такава услуга е в Швейцария.

2. Молбите трябва да съответстват на модела, определен в Регламент (ЕО) № 2121/98.

3. Лицата, които кандидатстват за разрешителни трябва да предоставят цялата допълнителна информация, която считат за подходяща или която се изисква от издаващия орган. По-специално, кандидатите трябва да предоставят графика на пътуването, който дава възможност да се провери дали рейсът съответства на законодателството по отношение на периодите на шофиране и почивки. Превозвачите от Общността също така трябва да представят копие на разрешителното от Общността за международен превоз на пътници със сухопътен транспорт чрез наемане или срещу заплащане, а швейцарските превозвачи - копие от подобно швейцарско разрешително, издадено на оператора на редовната услуга.

- (1) Регламент на Комисията (ЕО) № 2121/98 от 2 октомври 1998 г., който определя подробните правила за приложението на Регламенти на Съвета (ЕИО) № 684/92 и (ЕО) № 12/98 във връзка с документите за превоза на пътници с автомобили, пътуващи по определен маршрут и автобуси (ОВ, L 268, 3.10.1998 г., стр. 10).

#### Член 4

### Процедура на издаване на разрешителните

1. Разрешителни се издават в съгласие с компетентните органи на договарящите се страни, на чиито територии се взимат или свалят пътниците. Издаващият орган изпраща своите преценки на тези органи - както и на компетентните органи на държавите-членки на Общността, чиито територии се пресичат без да се взимат или свалят пътници - заедно с копие от молбата и копия от всички други подходящи документи.

2. Компетентните органи на Швейцария и на държавите-членки от Европейската общност, чието съгласие е било искано информират издаващия орган относно тяхното решение в рамките на два месеца. Този период от време се изчислява от датата на получаване на молбата за мнение, което се посочва в потвърждението за получаване. Ако, в рамките на този период, издаващият орган не е получил отговор, ще се счита, че консултираните органи са дали своето съгласие и издаващият орган издава разрешителното.

3. В съответствие с параграфи 7 и 8, издаващият орган взема решение в рамките на четири месеца от датата, на която превозвачът подава молбата.

4. Разрешително се предоставя, с изключение на случаите, в които:

- а) кандидатът не е способен да предостави услугата, която е обект на молбата с оборудване, с което той пряко разполага;
- б) в миналото, кандидатът не е успял да удовлетвори националното или международното законодателство относно сухопътния транспорт, и по-специално условията и изискванията, отнасящи се до разрешителни за международни пътнически сухопътни услуги, или е извършил сериозни нарушения на законодателството по отношение на безопасността на пътя, и по-специално правилата, приложими за моторни превозни средства и периоди на шофиране и почивки за шофьорите.
- в) в случай на молба за подновяване на едно разрешително, не са били удовлетворени условията за разрешителното;
- г) показано, е че услугата, за която се кандидатства пряко, ще изложи на риск съществуването на редовната услуга, която вече е разрешена, с изключение на случаи, при които въпросната редовна услуга се осигурява само от един превозвач или от група превозвачи;
- д) оказва се, че кандидатът възнамерява да осъществява само най-печелившите от съществуващите услуги по съответните маршрути;
- е) компетентният орган на една договаряща се страна решава, въз основа на подробен анализ, че споменатата услуга ще окаже сериозно влияние върху жизнеността на сравнима железопътна линия по съответните преки сектори. Съответните превозвачи трябва да бъдат известени за всички решения, взети по силата на тази разпоредба и причините за тези решения.



<sup>(1)</sup> RS/SR 744.11.

От 1 януари 2000, когато съществуваща международна услуга на превоз с автомобил, пътуващ по определен маршрут или автобуси услуга по съответните преки сектори, компетентният орган на една договаряща се страна може, със съгласието на Съвместния комитет, да суспендира или отхвърли разрешителното за експлоатация на международна услуга за превоз с автомобили, пътуващи по определен маршрут или автобуси след шестмесечно предизвестие на превозвача.

Фактът, че превозвачът предлага по-ниски цени отколкото се предлагат от други сухопътни превозвачи или че въпросният маршрут вече се обслужва от други сухопътни превозвачи не може сам по себе си да представлява обосновка за отказ на молбата.

5. Издаващият орган може да откаже молби само по причини, съвместими с настоящото Споразумение.

6. Ако процедурите за постигане на съгласие, представени в параграф 1 не водят до постигане на съгласие, въпросът може да се отнесе до Съвместния комитет.

7. Съвместният комитет, колкото е възможно по-бързо взема решение, което влиза в сила в рамките на 30 дни от предоставяне на информация за него на Швейцария и съответните държави-членки на Европейската общност.

8. След приключване на процедурата, представена в настоящия Член, издаващият орган информира всички органи, споменати в параграф 1, и когато това е подходящо, им изпраща копие от разрешителното.

#### *Член 5*

### **Издаване и подновяване на разрешителни**

1. След приключване на процедурата, определена в член 4, издаващият орган или ще издаде разрешителното или ще даде официален отказ на молбата.

2. Решението за отказ на молбата трябва да посочва причините за отказа. Договарящите се страни трябва да гарантират, че превозвачите са имали възможността да се възползват от правата си, ако молбата им е отказана.

3. член 4 на настоящия Приложение се прилага, *с необходимите промени*, за молби за подновяване на разрешителни или за промяна на условията, при които услугите, обект на разрешително трябва да бъдат изпълнявани. В случай на незначителна промяна на работните условия, по-специално регулиране на такси или графици, издаващият орган трябва само да предостави въпросната информация на компетентните органи на другата договаряща се страна.

#### *Член 6*

### **Изтичане срока на действие на разрешителното**

Процедурата, която трябва да се следва по отношение на изтичане на срока на едно разрешително е тази, определена в член 9 на Регламент (ЕИО) № 684/92 и в член 44 на заповедта относно концесиите за превоз на пътници (ОСТV).

#### *Член 7*

### **Задължения на превозвачите**

1. С изключение на форс мажорни обстоятелства, операторът на една редовна услуга до изтичането на действието на разрешителното трябва да предприеме всички мерки, за да гарантира транспортна услуга, която отговаря на необходимите норми за непрекъснатост, редовност и капацитет и съответства на другите условия, определени от компетентния орган в съответствие с член 2, параграф 3 на настоящия Приложение.
2. Превозвачът публикува маршрута на услугата, спирките, графика, таксите и условията на превоза - до толкова до колкото те не са определени в закон - по такъв начин, че да гарантира, че информацията е леснодостъпна до всички потребители.
3. Трябва да има възможност Швейцария и съответните държави-членки на Европейската общност чрез взаимно съгласие с притежателя на разрешителното, да правят промени в експлоатационните условия, ръководещи една услуга.

#### Раздел II

### СЛУЧАЙНИ ПРЕВОЗИ И ДРУГИ УСЛУГИ, ОСВОБОДЕНИ ОТ РАЗРЕШИТЕЛНИ

#### *Член 8*

### **Контролен документ**

1. Услугите, споменати в член 18, параграф 1 на Споразумението се осъществяват с контролен документ (пътен лист).
2. Един превозвач, който осъществява случаен превоз преди всяко пътуване трябва да попълва пътен лист.
3. Кочанът с пътни листа се доставя от компетентните власти в Швейцария или в държавите-членки на Европейската общност където превозвачът е установен или от органи, които са определени от тези власти.
4. Моделът на контролния документ и начинът, по който той се използва са в съответствие с посоченото в Регламент № 2121/98.

#### *Член 9*

### **Сертификат**

Сертификатът, споменат в член 18, параграф 6 на Споразумението се издава от компетентните власти на Швейцария или на държавата-членка на Европейската

22002A0430(03) -ЦПР- редактиран

общност където е регистрирано моторното превозно средство. Той трябва да съответства на модела, определен в Регламент (ЕО) № 2121/98.

## Раздел III

### КОНТРОЛ И НАКАЗАНИЯ

#### *Член 10*

#### **Транспортни билети**

1. Пътниците, които използват редовна услуга, с изключение на специалните редовни услуги, по време на пътуването си трябва да притежават транспортни билети, или индивидуални или колективни, които показват:

- мястото на отпътуване и дестинацията, и където това е подходящо, обратното пътуване,
- периода на валидност на билета,
- цената на билета.

2. Транспортният билет предвиден в параграф 1 трябва да се показва при поискване на всеки упълномощен проверяващ служител.

#### *Член 11*

#### **Проверки на пътя и в предприятия**

1. В случай на превоз с наемане или срещу заплащане, следните документи трябва да се намират в моторното превозно средство и трябва да се представят по искане на всеки упълномощен проверяващ служител: сертифицирано действително копие на разрешително на Общността за превозвачи от Общността или подобно швейцарско разрешително за швейцарските превозвачи, и в зависимост от вида услуга, или пълномощното (или негово сертифицирано копие) или пътния лист. В случая на транспортни операции за собствена сметка, сертификатът (или негово сертифицирано копие) трябва да се намира в моторното превозно средство и трябва да се представя по искане от всеки упълномощен проверяващ служител.

В случая на услуга, обхваната от член 18, параграф 2 на Споразумението, договорът или сертифицирано действително негово копие ще служи като контролен документ.

2. Превозвачи, които работят с автомобили, пътуващи по определен маршрут и автобуси в международен пътнически транспорт трябва да допускат всички проверки, предвидени да гарантират, че операциите са проведени правилно, по-специално по отношение на периодите за шофиране и почивка.

#### *Член 12*

#### **Взаимопомощ**

1. Компетентните органи на договарящите се страни при поискване ще си предоставят подходящата информация, която притежават относно:

- нарушение на настоящото Споразумение, и на други правила, които ръководят международния превоз на пътници с автомобил, пътуващ по определен маршрут или автобус, извършен на тяхна територия от един превозвач от друга договаряща се страна и наложените наказания,

- наказанията, наложени на техните собствени превозвачи за нарушения, направени на територията на другата договаряща се страна.

2. Компетентните органи на договарящата се страна, в която превозвачът е установен трябва да отнемат лицензията на Общността или подобната швейцарска лицензия, ако притежателят:

- вече не отговаря на условията, определени в член 17, параграф 1 на Споразумението,

- е предоставил неточна информация относно данните, необходими за издаване на лицензията на Общността или подобна швейцарска лицензия.

3. Издаващият орган отнема разрешителното, ако притежателят повече не отговаря на условията за издаване на това разрешително по силата на настоящото Споразумение, по-специално, ако компетентните органи на договарящата се страна, в която е установен превозвачът поиска такова отнемане. Издаващият орган веднага информира компетентните органи на другата договаряща се страна.

4. Ако един превозвач направи сериозно нарушение или повтаряемо прави малки нарушения на транспортните регламенти и на правилата за безопасност по пътищата, по-специално правилата, приложими за моторни превозни средства, периоди на шофиране и почивки за шофьорите и неразрешено осъществяване на успоредни или временни услуги, посочени в член 1(2.1), компетентните органи на договарящата се страна, в която този превозвач е установен може, по-конкретно, да отнеме неговата лицензия от Общността или подобната швейцарска лицензия или може временно и/или частично да отнеме сертифицираните копия на неговия лицензия от Общността или подобна швейцарска лицензия. Тези наказания се определят в съответствие със сериозността на нарушението, направено от притежателя на лицензия от Общността или подобна швейцарска лицензия и в съответствие с общия брой на сертифицирани копия, които той притежава във връзка с международни транспортни операции.

*ПРИЛОЖЕНИЕ 8*

**СПИСЪК НА РАЗПОРЕДБИТЕ, СЪДЪРЖАЩИ СЕ В ДВУСТРАННИТЕ  
СПОРАЗУМЕНИЯ ЗА СУХОПЪТЕН ТРАНСПОРТ, СКЛЮЧЕНИ ОТ  
ШВЕЙЦАРИЯ С РАЗЛИЧНИ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ НА ОБЩНОСТТА,  
ОТНОСНО ПРЕДОСТАВЯНЕТО НА РАЗРЕШИТЕЛНИ ЗА ПРЕВОЗ НА  
ПЪТНИЦИ В ТРОЕН ТРАФИК**

| Страна     | Подписано споразумение (дата) | Влизане в сила | Условия  |
|------------|-------------------------------|----------------|--|
| Германия   | 17.12.1953                    | 1.2.1954       | Членове 4 и 5:<br>- в съответствие с националното законодателството<br>- на принципа на реципрочността               |
| Австрия    | 22.10.1958                    | 4.4.1959       | Член 6:<br>- в съответствие с националното законодателството<br>- на принципа на реципрочността                      |
| Белгия     | 25.2.1975                     | 24.7.1975      | Член 3:<br>- в съответствие с националното законодателството   |
| Дания      | 27.8.1981                     | 25.3.1982      | Членове 3 и 5:<br>- в съответствие с националното законодателство  |
| Испания    | 23.1.1963                     | 21.8.1963      | Членове 2 и 3:<br>- експресно упълномощаване на другата договаряща се страна<br>- по взаимно съгласие (реципрочност) |
| Финландия  | 16.1.1980                     | 28.5.1981      | Член 3:<br>- в съответствие с националното законодателство   |
| Франция    | 20.11.1951                    | 1.4.1952       | Раздел II:<br>- по взаимно съгласие<br>- на принципа на реципрочността   |
| Гърция     | 8.8.1970                      | 6.9.1971       | Член 2:<br>- по взаимно съгласие (реципрочност)  |
| Италия     | -                             | -              | В съответствие с националното законодателство (няма двустранно споразумение)   |
| Ирландия   | -                             | -              | - по взаимно съгласие (реципрочност)<br>В съответствие с националното законодателство (няма двустранно споразумение) |
| Люксембург | 17.5.1972                     | 1.6.1972       | Член 3:<br>В съответствие с националното законодателство   |
| Холандия   | 20.5.1952                     | 19.6.1952      | Параграф 2, параграф 2<br>В съответствие с националното  |

|                       |            |            |  |
|-----------------------|------------|------------|--|
| Португалия            | 28.6.1973  | 1.1.1974   | законодателство<br>Протокол към Споразумението, раздели 5<br>и 6<br>- взаимно съгласие<br>- реципрочност |
| Обединено<br>кралство | 20.12.1974 | 21.11.1975 | В съответствие с националното<br>законодателство (споразумението се<br>отнася само до превоза на стоки)  |
| Швеция                | 12.12.1973 | 22.4.1974  | Член 3:<br>В съответствие с националното<br>законодателство  |

## ПРИЛОЖЕНИЕ 9

### КАЧЕСТВОТО НА СУХОПЪТНИТЕ И КОМБИНИРАНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ

Ако Швейцария желае да предприеме защитните мерки, посочени в член 46 на Споразумението, приложими са следните условия.

1. Средната цена на сухопътния или комбиниран транспорт през Швейцария не трябва да бъде по-висока от разходите за моторното превозно средство с 40 тона максимално разрешено тегло, пътуващо на разстояние 300 км през Алпите. По-специално, средната цена, начислявана за придружен комбиниран транспорт („камион на влак“) не трябва да превишава разходите за сухопътен транспорт (пътни такси и променливи разходи).

2. Швейцария предприема стъпки да повиши конкурентноспособността на комбинирания транспорт и превоза на стоки със сухопътен транспорт през нейната територия.

3. Параметрите, използвани при преценяването на конкурентноспособността на комбинирания транспорт и превоза на стоки със сухопътен транспорт трябва да включват най-малкото следното:

- степента, до която графици и скоростта отговарят на потребностите на потребителите,

- степента, до която доставчиците на услугата гарантират и поемат отговорност за нейното качество,

- степента, до която швейцарските оператори спазват своите ангажименти за качество на услугата или ако те не успеят да направят това, степента, до която потребителите са компенсирани,

- условия на резервация.

## *ПРИЛОЖЕНИЕ 10*

### **ПРАВИЛА ЗА ПРИЛАГАНЕ НА ТАКСИТЕ, ПРЕДВИДЕНИ В ЧЛЕН 40**

Обект на разпоредбите на член 40(3.(б)) и , параграф 5, таксите, предвидени в член 40 се прилагат както следва:

- а) в случай на транспортни операции в Швейцария, таксите се увеличават или намаляват пропорционално на степента, до която действителното разстояние, пропътувано в Швейцария е по-голямо от или по-малко от 300 км;
- б) таксите са пропорционални на категорията на теглото на моторното превозно средство.