

**DOHODA MEZI EVROPSKÝM HOSPODÁŘSKÝM SPOLEČENSTVÍM
A RAKOUSKOU REPUBLIKOU O TRANZITU ZBOŽÍ PO SILNICI A
ŽELEZNICI**

OBSAH

	<i>Strana</i>
PREAMBULE	8
Hlava I: Cíle, oblast působnosti a definice	8
Článek 1: Cíle	8
Článek 2: Oblast působnosti	8
Článek 3: Definice	8
Hlava II: Železniční doprava a kombinovaná doprava	9
Článek 4: Obecná ustanovení	9
Článek 5: Trasy (Příloha I)	9
Článek 6: Opatření v infrastruktuře Rakouska (Příloha II)	9
Článek 7: Opatření v infrastruktuře Společenství (Přílohy III a IV)	9
Článek 8: Kapacita (Příloha V)	9
Článek 9: Podpůrná opatření	9
Článek 10: Stanovení cen (Příloha VI)	10
Článek 11: Krizová situace	10
Hlava III: Silniční doprava	10
Článek 12: Hmotnost a rozměry těžkých nákladních vozidel	10
Článek 13: Emise (Příloha VII)	11
Článek 14: Skutečné náklady	11
Článek 15: Snížení znečištění (systém ekobodů) (Přílohy VIII a IX)	11
Článek 16: Vztah mezi touto dohodou a stávajícími dvoustrannými dohodami o silniční kamionové dopravě	12
Hlava IV: Kontroly	12
Článek 17: Kontroly (Příloha X)	12
Hlava V: Obecná a závěrečná ustanovení	12
Článek 18: Zákaz diskriminace	12
Článek 19: Další opatření	12
Článek 20: Jednostranná opatření	12

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

Článek 21:	Výbor pro tranzit.....	12
Článek 22:	Řešení sporů.....	13
Článek 23:	Trvání.....	13
Článek 24:	Vstup v platnost.....	13
Článek 25:	Platnost příloh.....	13
Přílohy		
Příloha I	(k článku 5).....	16
Příloha II	(k článku 6)	16
Příloha III	(k článku 7)	18
Příloha IV	(k článku 7)	18
Příloha V	(k článku 8)	20
Příloha VI	(k článku 10)	21
Příloha VII	(k článku 13)	21
Příloha VIII	(k článku 15)	22
Příloha IX	(k článku 15)	23
Příloha X	(k článku 17)	24

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

dále jen „Společenství“,

na jedné straně

a

RAKOUSKÁ REPUBLIKA,

dále jen „Rakousko“,

na straně druhé,

společně dále jen „strany“,

PŘEJÍCE SI podporovat mezinárodní spolupráci a mezinárodní obchod prostřednictvím koordinované evropské dopravní politiky;

VZHLEDEM K TOMU, že problémy způsobené tranzitní dopravou přes Alpy vyžadují trvalé řešení, které ochrání životní úroveň místních obyvatel, ochrání životní prostředí a umožní mezinárodní obchod;

VZHLEDEM K TOMU, že by při této dopravě měly být používány nejnovější technologie snižující znečištění, aby bylo dosaženo rychlé snížení zbývajících kvantitativních a kvalitativních zatížení;

VZHLEDEM K TOMU, že Alpy představují přirozenou překážku rozšiřování silniční dopravy, což vysvětluje určité rozdíly mezi právními předpisy stran o silniční dopravě;

VZHLEDEM K TOMU, že z hospodářského, ekologického, sociálního a bezpečnostního hlediska představuje kombinovaná doprava nejvýhodnější střednědobou a dlouhodobou možnost řešení rostoucího objemu mezinárodní přepravy zboží přes Alpy;

SE DOHODLY na společném postupu s cílem podpořit železniční a kombinovanou dopravu a regulovat silniční dopravu,

HLAVA I

CÍLE, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Cíle

Tato dohoda mezi Společenstvím a Rakouskem má za cíl posílit spolupráci mezi stranami v určitých odvětvích dopravy, zejména tranzitní dopravy přes Alpy. Strany proto souhlasí s přijetím koordinovaného postupu, aby podpořily využívání železniční dopravy, a zejména kombinované dopravy, a regulovaly silniční dopravu v zájmu ochrany veřejného zdraví a životního prostředí.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato dohoda upravuje železniční a silniční tranzit přes rakouské území.
2. Spolupráce mezi stranami se zaměřuje především na dopravní infrastrukturu, podpůrná opatření nezbytná pro rozvoj železniční a kombinované dopravy, regulaci silniční dopravy a systematickou výměnu informací, které se týkají změn v dopravní politice stran.

Článek 3

Definice

Pro účely této dohody se rozumí:

- 1) *tranzitní dopravou*: doprava přes rakouské území z místa odjezdu do cílového místa, přičemž obě tato místa leží mimo území Rakouska;
- 2) *tranzitem zboží po silnici*: tranzit těžkých nákladních vozidel registrovaných u jedné ze stran, bez ohledu na to, zda jsou naložena, či nikoli;
- 3) *kombinovanou dopravou*: přeprava zboží těžkými nákladními vozidly nebo nakládacími jednotkami, které uskutečňují část své cesty po železnici a buď začínají nebo končí cestu po silnici, přičemž se tranzitní doprava přes rakouské území nesmí za žádných okolností uskutečnit na cestě do nebo z koncového bodu železnice pouze po silnici;
- 4) *těžkým nákladním vozidlem*: jakékoli motorové vozidlo určené pro přepravu zboží nebo tažení přívěsů, včetně tahačů návěsů;
- 5) *nakládací jednotkou*: kontejnery, vyměnitelné přepravníky, návěsy a přívěsy;

- 6) *nejvyšší přípustnou hmotností*: nejvyšší hmotnost, kterou vozidlo stojící a připravené k jízdě, včetně nákladu, řidiče a všech přepravovaných osob nesmí překročit;
- 7) *zatížením nápravy*: celkové zatížení u vozidla stojícího na rovné silnici, přenášené koly na jednotlivou nápravu nebo dvě nápravy, pokud není vzdálenost mezi nimi větší než jeden metr.

HLAVA II

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA A KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Článek 4

Obecná ustanovení

1. Strany v mezích svých příslušných pravomocí souhlasí s přijetím a koordinací opatření potřebných pro rozvoj a podporu železniční a kombinované dopravy, která jsou zásadní pro řešení problémů způsobených především tranzitem zboží po silnici přes Alpy. Výstavba nezbytné infrastruktury, plánování prací, vývoj, provozování služeb a provádění podpůrných opatření se bude koordinovat a provádět souběžně.
2. Opatření k tomuto účelu podle článků 6 až 10 mají být v souladu s ustanoveními o železniční dopravě obsaženými v Dohodě o železničním tranzitu přes Brenner ze dne 22. listopadu 1989, uzavřené mezi ministrem dopravy Italské republiky a ministrem veřejných záležitostí a dopravy Rakouské republiky a v Dohodě o zlepšení železniční dopravy přes Alpy ze dne 9. května 1990, uzavřené mezi ministrem dopravy Spolkové republiky Německo, ministrem dopravy Italské republiky a ministrem veřejných záležitostí a dopravy Rakouské republiky. Tyto dohody jsou zásadní pro regulaci tranzitu přes území Rakouska. Strany proto usilují o využití prostředků, které mají k dispozici, aby podpořily provádění opatření stanovených těmito dohodami.

Článek 5

Trasy

1. Pro dosažení cílů stanovených v článku 4 vypracují strany, na základě tratí stanovených v příloze I, síť pro kombinovanou a železniční dopravu přes Alpy.
2. Pokud se technické, ekonomické nebo ekologické rámcové podmínky pro tranzitní dopravu změní a vznikne potřeba zřízení dalších železničních tratí, výbor pro tranzit uvedený v článku 21 neprodleně navrhne stranám potřebné změny přílohy I.

V případě potřeby strany zahájí jednání s dotyčnými členskými státy a dotčenými železničními společnostmi.

Článek 6

Opatření v infrastruktuře Rakouska

Kromě probíhající práce na rozšíření tunelů mezi Kufsteinem a Brennerem, která umožní přepravu nákladních vozidel s výškou rohových sloupků čtyři metry, se Rakousko zavazuje provádět opatření uvedená v příloze II.

Článek 7

Opatření v infrastruktuře Společenství

V souladu s prohlášením v příloze III o provádění projektů v infrastruktuře na území Společenství, záměrech členských států a o dokončení již probíhajících prací na trasách uvedených v článku 5, budou ve Společenství prováděna opatření uvedená v příloze IV.

Článek 8

Kapacita

V souladu s dohodami uvedenými v čl. 4 odst. 2 se strany zavazují pracovat, v rozsahu jejich prostředků a pravomocí, na rychlé výstavbě a v mezích technických možností na využití kapacity železnic podle přílohy V.

Článek 9

Podpůrná opatření

1. Strany pokud možno jednají ve shodě, aby upřednostnily níže uvedené cíle, v rámci podpory železniční dopravy a kombinované dopravy:
 - 1) využití kombinované dopravy z výchozího do cílového bodu a pro dlouhé vzdálenosti;
 - 2) využití vyměnitelných přepravníků a kontejnerů, obecněji využití moderních technologií dopravy bez doprovodu;

- 3) posílení konkurenceschopnosti kombinované dopravy v porovnání se silniční dopravou;
 - 4) harmonizace hmotností, rozměrů a technických vlastností zařízení pro kombinovanou dopravu, zejména zajištění potřebné slučitelnosti s rozměry tunelů;
 - 5) usnadnění přístupu k nejbližšímu vhodně vybavenému koncovému bodu, zejména na základě vzájemného upuštění od požadavků na povolení dopravy do koncových bodů kombinované dopravy a z nich;
 - 6) vypracování pravidel odpovědnosti za služby kombinované dopravy, která by měla být srovnatelná s pravidly použitelnými pro jiné druhy dopravy;
 - 7) přesunutí přepravy nebezpečných věcí na železnici, kdykoli to zvýší bezpečnost dopravy;
 - 8.) zdokonalení ustanovení ADR a RID, pokud jde o kombinovanou dopravu;
 - 9.) vytvoření právního rámce pro vyrovnávací poplatky u kombinované dopravy.
2. Strany se budou v rozsahu svých pravomocí snažit přesvědčit železniční společnosti a jiné příslušné subjekty, aby:
- 1.) sestavovaly ucelené vlaky;
 - 2) zlepšovaly spolehlivost dodávek a zkracovaly dodací lhůty, zejména prostřednictvím:
 - 2.1) zkracování čekacích dob, zejména na hranicích;
 - 2.2) zvyšování četnosti služeb a jejich přizpůsobení potřebám zákazníků;
 - 2.3) zvyšování produktivity konečných stanic pomocí technologických zdokonalení a zrychlených postupů a snížení čekacích dob; kontroly a formality týkající se vlaků na mezinárodních hranicích nebo na koncových bodech kombinované dopravy nesmí trvat déle než kontroly a formality používané pro silniční dopravu; celní kontroly a formality by neměly trvat déle než jednu hodinu;
 - 2.4) přesunutí výkonu správních formalit (celních, daňových, veterinárních a rostlinolékařských kontrol) do koncových bodů nebo do výchozího bodu či konečného místa určení;
 - 3) koordinovaly obstarávání a financování železničního parku (vagóny a lokomotivy) v množstvích požadovaných růstem kapacity železnic;
 - 4) přijímaly opatření ohledně poskytování dalších služeb v koncových bodech (balení, oprava vybavení pro kombinovanou dopravu, uskladnění v chladírně, nakládka, atd.) a jejich sociální vybavenosti;
 - 5) nabízely zaručené přepravní doby;

- 6) poskytovaly nové spoje;
- 7) rozšiřovaly systém zkráceného čekání na hranicích na co možná nejvíce nákladních vlaků a podporovaly přijímání vozů v dobré víře, zejména u vlaků kombinované dopravy;
- 8) zlepšovaly tok informací:
 - 8.1) ohledně dostupnosti vozů s cílem zkrátit dobu oběhu vozů a optimalizovat způsob jejich využití;
 - 8.2) určených pro zákazníky, a tak jim bylo umožněno stanovit přesné místo a čas příjezdu zásilek (mezinárodně kompatibilní síť pro výměnu elektronických údajů, přístupná také zákazníkům).

Článek 10

Stanovení cen

1. Ceny za železniční dopravu budou stanoveny příslušnými orgány nebo subjekty každé strany. Zajistí, aby ceny za kombinovanou dopravu byly srovnatelné s cenami za silniční dopravu.
2. Strany budou v mezích svých pravomocí usilovat o to, aby účinek podpory, která byla poskytnuta jednou stranou, na trh, nebyl snižován opatřeními přijatými druhou stranou nebo příslušným subjektem usazeným na jejím území.
3. Za účelem podpory kombinované dopravy přes Alpy mohou strany schválit podporu, která se vztahuje na infrastrukturu, pevná nebo mobilních překladiště, vybavení používané speciálně při kombinované dopravě, jakož i provozní podporu na nepokryté náklady.

Článek 11

Krizová situace

V případě vážného narušení železničního tranzitu, například živelnou pohromou, příslušné orgány každé strany přijmou v rámci své pravomoci koordinovaně veškeré možné postupy, aby byla zachována plynulost dopravy. Prioritu mají citlivé náklady, jakým jsou věci podléhající rychlé zkáze.

HLAVA III

SILNIČNÍ DOPRAVA

Článek 12

Hmotnost a rozměry těžkých nákladních vozidel

1. Těžká nákladní vozidla, návěsy a přívěsy registrované ve Společenství mohou být provozována na rakouském území, pokud odpovídají rozměrům a zatížení na hnací nápravu stanoveným právními předpisy Společenství v době vstupu této dohody v platnost.
2. Celková povolená hmotnost naloženého motorového vozidla s přívěsem nesmí přesáhnout 38 000 kg po odečtení nejvyšší přípustné hmotnosti nejtěžší jednotky jízdní soupravy. Nesmí přesáhnout 39 000 kg u motorových vozidel s návěsem, jehož překládka je zajišťována pomocí jeřábu, provozovaných směrem do železničních koncových bodů a z nich a 42 000 kg v případě vozidel s kontejnery a vyměnitelnými přepravníky.

Článek 13

Emise

1. Strany musí za účelem ochrany životního prostředí a snížení plynných emisí, emisí pevných částic a emisí hluku z těžkých nákladních vozidel zavést přísné ekologické normy založené na nejmodernějších a ekonomicky přijatelných technologiích (viz příloha VII).
2. Strany během přípravy těchto emisních norem navzájem pravidelně a často jednají.
3. Pokud jde o emisní normy, těžká nákladní vozidla, která jsou registrovaná u jedné ze stran, jsou oprávněna k provozu bez omezení na území obou stran, aniž jsou tím dotčena použitelná opatření dopravní policie.

Článek 14

Skutečné náklady

1. Strany se snaží o postupné zavedení pokud možno harmonizovaného řešení, kterým bude zatížena silniční doprava poplatky. V první fázi bude cílem tohoto řešení

zatížení těžkých nákladních vozidel infrastrukturními náklady. Ve druhé fázi budou zatížena také externími náklady, zejména ekologickými náklady.

2. Strany budou vzájemně konzultovat přípravu tohoto řešení. Pokud to bude možné, zohlední zásadu teritoriality a zvláštní náklady vzniklé v alpském regionu.

3. Pokud to bude vhodné, strany zahájí jednání o uzavření dohody o zdanění v silniční dopravě. Vzhledem k cílům odstavce 1 bude hlavním účelem takové dohody zajištění volného toku dopravy přes hranice, odstranění rozdílů mezi systémy zdanění silniční dopravy používanými jednotlivými stranami a omezení narušení hospodářské soutěže v oblasti silniční dopravy a mezi jednotlivými způsoby dopravy.

Článek 15

Snížení znečištění (systém ekobodů)

1. Strany v zájmu ochrany životního prostředí a veřejného zdraví přijmou nezbytná regulativní opatření pro tranzitní dopravu přes Rakousko.

2. Strany souhlasí se snížením emisí a hluku z těžkých nákladních vozidel projíždějících při tranzitu přes rakouské území. Snížení bude dosaženo omezením emisí NO_x, což, jak vyplývá ze zákonných mezních hodnot, vyžaduje nejvyšší technické úsilí. Předpokládá se, že strany dosáhnou cílových snížení emisí hluku z těžkých nákladních vozidel stanovených v příloze VII této dohody. Pokud by těchto cílových hodnot nebylo dosaženo, Výbor pro tranzit projedná, jaké kroky musí být podniknuty podle čl. 21 odst. 3 bodu 4.

3. Celkové emise NO_x z těžkých nákladních vozidel s celkovou hmotností vozidla nad 7,5 tuny, která jsou registrována u jedné ze stran a projíždějí při tranzitu Rakouskem, budou počínaje rokem 1992 během dvanáctiletého období do konce roku 2003 sníženy o 60 %. Počáteční hodnota a každoroční snížení se určí v souladu s odstavci 4 a 5.

4. Počáteční hodnota se určí vynásobením:

- 1) úrovně emisí NO_x v g NO_x/kWh z projíždějících těžkých nákladních vozidel, které byly stanovené pro rok 1991. (Je dohodnuto, že tato hodnota bude normalizována na současnou zákonnou hodnotu COP 15,8 g NO_x/kWh);
- 2) počtem tranzitních průjezdů v roce 1991. Společný odhad bude proveden z celkového počtu průjezdů těžkých nákladních vozidel s hmotností nad 7,5 tun registrovaných u každé ze smluvních stran při tranzitním provozu na objednávku nebo za úplatu, na vlastní účet nebo prázdných přes Rakousko.

Toto představuje celkový počet ekobodů pro rok 1991.

5. 1) Počáteční hodnota odpovídající celkovému počtu ekobodů pro rok 1991 se snižuje podle procentních sazeb stanovených v tabulce přílohy VIII.

- 2) Pokud v kterémkoli roce mezi 1992 a 2003 přesáhne počet průjezdů počet stanovený pro rok 1991 na základě odst. 4 bodu 2 o více než 8 %, počet ekobodů vypočtený pro následující rok se přiměřeně sníží v souladu s odstavcem 4 přílohy IX.
6. Dohodnutá omezení celkových emisí NO_x z těchto těžkých nákladních vozidel se provádějí podle systému ekobodů. Podle tohoto systému potřebuje jakékoli těžké nákladní vozidlo při tranzitu přes Rakousko počet ekobodů, který odpovídá jeho emisím NO_x (povoleným podle „Shody výroby“ (hodnota COP) nebo odvozená od hodnoty z typového schválení). Způsob výpočtu a rozdělení těchto bodů je popsán v příloze IX.
7. Příslušné rakouské orgány poskytnou Komisi Evropských společenství karty ekobodů, které jsou vyžadovány pro správu bodového systému podle přílohy IX pro těžká nákladní vozidla Společenství projíždějící přes Rakousko všemi různými způsoby tranzitu.

Tyto karty ekobodů budou rozdělovány Společenstvím mezi jeho členské státy v souladu s jeho vlastními pravidly a postupy.
8. Rakousko bude používat stejný systém ekobodů pro těžká nákladní vozidla registrovaná v Rakousku, která provádějí tranzitní činnosti přes Rakousko. Odstavce 4 a 5 se použijí obdobně.
9. Bodový systém bude spravován jednoduchým způsobem bez zbytečné byrokracie. Za tímto účelem si strany vzájemně poskytují správní pomoc a vyměňují informace. Výbor pro tranzit pravidelně hodnotí další způsoby zlepšení a informatizace systému.
10. Základní údaje potřebné pro výpočet počáteční hodnoty a procentních snížení budou zpřístupněna Výboru pro tranzit.

Článek 16

Vztah mezi touto dohodou a stávajícími dvoustrannými dohodami o silniční kamionové dopravě

1. Povolení stanovená v dvoustranných dohodách mezi členskými státy Společenství a Rakouskem, pokud byla používána pro tranzitní provoz silniční kamionové dopravy přes Rakousko, se nahrazují kartou ekobodů uvedenou v článku 15.
2. Pokud jde o zbývající povolení, stávající povolení pro přístup na trh nebo ujednání podle dvoustranných dohod zůstávají v platnosti, není-li dohodnuto jinak.
3. Výbor pro tranzit vypracuje zprávu o dvoustranně dohodnutých právech přístupu na trh do 21. října 1991.

HLAVA IV

KONTROLY

Článek 17

Kontroly

Kontroly nebo formality nezbytné pro provádění této dohody o tranzitu mezi Společenstvím a Rakouskem, a zejména článků 15 a 16, mohou být prováděny na místech vhodných pro příslušný druh kontroly a s četností zaručující dodržování příslušných norem.

HLAVA V

OBECNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 18

Zákaz diskriminace

Strany se zavazují, že v oblasti, která spadá do působnosti této dohody nebo která se týká tranzitní dopravy přes členské státy Společenství, nepřijmou žádná diskriminační opatření.

Článek 19

Dodatečná opatření

Pokud během uplatňování této dohody jedna ze stran zjistí, že by jiná opatření spadající do její působnosti sloužila zájmům koordinované evropské dopravní politiky, a zejména pomohla řešit problém tranzitu přes Alpy, předloží druhé straně příslušné návrhy.

Článek 20

Jednostranná opatření

Strany se zdrží jakýchkoli jednostranných opatření, která by zaváděla diskriminaci tranzitní dopravy povolené podle této dohody.

Článek 21

Výbor pro tranzit

1. Zřizuje se Výbor pro tranzit, který dohlíží na provádění této dohody a zajišťuje její řádné uplatňování.
2.
 - 1) Výbor pro tranzit se skládá ze zástupců Společenství a zástupců Rakouska.
 - 2) Rozhodnutí Výboru pro tranzit se přijímají společně delegacemi stran.
 - 3) Výbor pro tranzit přijme svůj jednací řád.
 - 4) Výboru pro tranzit předsedají střídavě jednotlivé strany.
 - 5) Výbor pro tranzit může zřídit pracovní skupiny, které pomáhají s plněním jeho úkolů.
3.
 - 1) Výbor pro tranzit je svoláván nejméně jednou za rok svým předsedou nebo předsedkyní, aby přezkoumal celkové plnění dohody, a zejména pokračující provádění opatření stanovených v článcích 6 až 10.
 - 2) Každé tři roky předkládá Výbor pro tranzit zprávu o:
 - a) dopadu silniční kamionové dopravy na životní prostředí a kvalitu života veřejnosti;
 - b) snížení emisí ze silniční kamionové dopravy;
 - c) poplatkovém zatížení infrastruktury a externích nákladech;
 - d) kapacitě a využití kombinované dopravy v Rakousku a Švýcarsku;a předkládá stranám případné návrhy.
 - 3) Každá strana může požádat Výbor pro tranzit o projednání předmětu a provádění této dohody. V případě této žádosti je Výbor pro tranzit neprodleně svolán a v naléhavém případě by měl přijmout nezbytná opatření, která nesmějí trvat déle než tři měsíce.

- 4) Výbor pro tranzit se svolává v případech vážných odchýlení od hodnot předpokládaných v článku 15 a v přílohách VIII a IX, která vyplývají ze systémových chyb, jako jsou například nepřesné odhady, odlišný technický nebo právní vývoj, nebo která jsou způsobena změnou situace v zahraničním obchodu pramenícími ze sjednocení Německa nebo z nečekaných praktických dopadů bodového systému. Pro odstranění těchto odchylek mohou být přijata výborem opatření, která trvají nejvýše tři měsíce, nebo výbor může navrhnout stranám jiná opatření, pokud bude splněno uložené cílové snížení emisí pro rok 2003.

4. Výbor pro tranzit odpovídá zejména za :

- 1) navrhování nezbytných změn přílohy I podle čl. 5 odst. 2;
- 2) dohled nad prováděním opatření stanovených v člancích 6 až 10;
- 3) povinnosti podle čl. 15 odst. 5, 2 a 9;
- 4) konzultace o jednostranných opatřeních podle článku 20;
- 5.) řešení sporů podle článku 22.

Článek 22

Řešení sporů

Veškeré spory mezi stranami ohledně výkladu nebo provádění této dohody se předkládají Výboru pro tranzit, který usiluje o nalezení vzájemně přijatelného řešení.

Článek 23

Trvání

Tato dohoda se uzavírá na 12 let.

Článek 24

Vstup v platnost

1. Tato dohoda je sepsána ve dvou vyhotoveních v jazyce anglickém, dánském, francouzském, italském, německém, nizozemském, portugalském, řeckém, a španělském, přičemž všechna znění mají stejnou platnost.

2. Tato dohoda podléhá schválení v souladu s postupy stran.
3. Tato dohoda vstupuje v platnost prvním dnem druhého měsíce následujícího poté, co si strany vzájemně oznámily, že byly dokončeny nezbytné právní postupy.
4. Datum a postupy pro zavedení systému ekobodů (článek 15) v roce 1992 se stanoví ve správní dohodě.

Článek 25

Platnost příloh

Přílohy I až X tvoří nedílnou součást této dohody.

Hecho en Oporto, el dos de mayo de mil novecientos noventa y dos.

Udfaerdiget i Porto, den anden maj nitten hundrede og tooghalvfems.

Geschehen zu Porto am zweiten Mai neunzehnhundertzweiundneunzig.

Έγινε στο Πόρτο, στις δύο Μαΐου χίλια εννιακόσια ενενήντα δύο.

Done at Oporto on the second day of May in the year one thousand nine hundred and ninety-two.

Fait à Porto, le deux mai mil neuf cent quatre-vingt-douze.

Fatto a Porto, addì due maggio millenovecentonovantadue.

Gedaan te Oporto, de tweede mei negentienhonderd tweeennegentig.

Feito no Porto, em dois de Maio de mil novecentos e noventa e dois.

Por el Consejo de las Comunidades Europeas

For Rådet for De Europæiske Fællesskaber

Für den Rat der Europäischen Gemeinschaften

Για το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

For the Council of the European Communities

Pour le Conseil des Communautés européennes

Per il Consiglio delle Comunità Europee

Voor de Raad van de Europese Gemeenschappen

Pelo Conselho das Comunidades Europeias

Por el Gobierno de la Republica de Austria

For Regeringen for Republikken Østrig

Für die Regierung der Republik Österreich

Για την κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Αυστρίας

For the Government of the Republic of Austria

Pour le gouvernement de la république d'Autriche

Per il governo della Repubblica d'Austria

Voor de Regering van de Republiek Oostenrijk

Pelo Governo da Republica da Austria

PŘÍLOHA I

(k článku 5)

1. Hlavní evropské železniční trasy, které procházejí přes rakouské území a mají význam pro tranzitní dopravu, jsou tyto:
 - 1.1. *trasa Brenner*
Mnichov – Verona – Bologna;
 - 1.2. *trasa Tauern*
Mnichov – Salcburk – Villach;
 - 1.3. *trasa Pyhrn-Schober Pass*
Regensburg – Graz;
 - 1.4. *trasa Dunaj*
Norimberk – Vídeň
2. Odpovídající prodloužení a koncové body tvoří část těchto hlavních tras.

PŘÍLOHA II

(k článku 6)

OPATŘENÍ V INFRASTRUKTUŘE RAKOUSKA

Rakousko bude provádět níže uvedená opatření za účelem rozšíření kapacity železnic a následného zlepšení železniční a kombinované dopravy:

1. Brenner

1.1. Krátkodobá opatření:

- vybudování objízdného tunelu Innsbruck,
- zlepšení bezpečnostních a provozních opatření,
- zavedení počítačem řízeného sledování pohybu vlaků,
- nové úpravy traťových zabezpečovacích zařízení,
- doplnění výhybek pro změnu koleje mezi stanicemi,
- přestavba železniční stanice Wörgl,
- prodloužení předjízdových kolejí v nádražích.

1.2. Dlouhodobá opatření:

- s ohledem na důležitost nového přechodu Brenner, Rakousko prohlašuje, že hodlá pokračovat v probíhajících pracích a urychlit spolupráci se Společenstvím na projektu hlavního tunelu Brenner a jeho přípojných tratí.

2. Tauern

2.1. Krátkodobá opatření:

- pokračování ve výstavbě dvoukolejní tratě,
- zlepšení bezpečnosti.

2.2. Střednědobá opatření:

- zdokonalení jednotlivých tratí,
- zvýšení maximálních rychlostí traťových úseků,
- zkrácení vzdálenosti úseků traťových zabezpečovacích zařízení.

3. **Pyhrn-Schober**

3.1. *Krátkodobá opatření:*

- odstranění zákazu nočního provozu na traťovém úseku Pyhrn,
- odstranění zákazu nočního provozu na traťovém úseku Hieflau.

3.2. *Střednědobá opatření:*

- modernizace a rekonstrukce stanic,
- zdokonalení zabezpečovacích zařízení,
- zkrácení vzdálenosti úseků traťových zabezpečovacích zařízení,
- odstranění úrovnových přejezdů,
- rekonstrukce oblouku Traun-Marchtrenk,
- výběrová výstavba dvoukolejných tratí.

3.3. *Dlouhodobá opatření:*

- pokračování ve výstavbě dvoukolejné tratě na celém traťovém úseku Pasov – Spielfeld/Strass,
- přestavba traťového úseku St. Michael – Bruck.

PŘÍLOHA III

(k článku 7)

PROHLÁŠENÍ DELEGACE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

1. Uvnitř Společenství závisí provádění infrastrukturních projektů na dotčených členských státech, které přebírají odpovědnost za práce prováděné na jejich příslušných územích.
2. Článek 7 bude prováděn takto:
 - a) Komise předloží návrh požadovaných opatření Výboru pro dopravní infrastrukturu a prošetří jej s dotčenými členskými státy (viz rozhodnutí Rady č. 78/174/EHS, Úř. věst. L 54, 25. 2. 1978, s. 16);
 - b) Společenství na podporu těchto opatření použije zdroje, které byly k tomu uvolněné v rámci společné politiky pro dopravní infrastrukturu (viz nařízení Rady (EHS) č. 3359/90, Úř. věst. L 326, 24. 11. 1990, s. 1).

PŘÍLOHA IV

(k článku 7)

PROJEKTY V INFRASTRUKTUŘE NA ÚZEMÍ SPOLEČENSTVÍ

Společenství přijme pro zvýšení kapacity železnic s cílem zlepšit železniční a kombinovanou dopravu níže uvedená opatření:

a) V Německu a Itálii

S ohledem na důležitost nového přechodu Brenner prohlašuje Společenství svou připravenost rozšířit dosud prováděné činnosti urychlením spolupráce s Rakouskem na projektu hlavního tunelu Brenner a jeho přípojných tratí;

b) V Německu

– *Krátkodobá opatření:*

- koncové body kombinované dopravy Mnichov-Riem a přístavu Duisburg,
- modernizace traťového úseku Mnichov – Rosenheim – Kufstein; zejména: výběr pro trať S-Bahn (městská železnice) mezi Zornedingem a Grafingem,
- zkrácení vzdálenosti úseků traťových zabezpečovacích zařízení (zdokonalení rozdělení do traťových úseků) mezi Grafingem a Rosenheimem a mezi Rosenheimem a Kiefersfeldenem,
- vybudování předjízdných kolejí (např. mezi stanicemi v Großkarolinenfeldu, Raublingu a Fischbachu),
- vybudování mimoúrovňového přístupu na nástupiště ve stanici Großkarolinenfeld a
- přeložení kolejí ve stanici Rosenheim a další opatření ve stanicích: Assling, Ostermünchen, Brannenburg, Oberaudorf a Kiefersfelden.

– *Střednědobá opatření* (do konce roku 1988, podléhající stavebnímu povolení):

- modernizace traťového úseku Mnichov – Mühldorf – Freilassing.

c) V Itálii

Brenner:

- rozšíření tunelů na trati Brenner – Verona za účelem umožnit přepravu těžkých nákladních vozidel s výškou rohových sloupků čtyři metry při kombinované dopravě s doprovodem nebo bez doprovodu,
- výstavba střediska kombinované dopravy Verona-Quadrante Europa,
- zpevnění tratí a vybudování nových tunelů,
- zavedení dalších technických opatření (automatická traťová zabezpečovací zařízení a obousměrný provoz na zatížených traťových úsecích ve směrech do stanic Verona, Trento, Bolzano a Brenner) za účelem zvýšení kapacity a dalšího zlepšení bezpečnosti.

d) **V Nizozemsku**

Vybudování střediska železničních služeb na území Rotterdamu.

PŘÍLOHA V

(k článku 8)

**1. DODATEČNÁ KAPACITA RAKOUSKÝCH ŽELEZNIC
PRO TRANZITNÍ PŘEPRAVU ZBOŽÍ PŘES RAKOUSKO**

Trasa	Dodatečná kapacita: projíždějící nákladní vlaky/den (v obou směrech)			
	Okamžitá	Krátkodobá	Střednědobá	Dlouhodobá
Brenner	10 ¹	70	–	200 ⁵
Tauern				
Salcburk – Villach – Jesenice nebo Tarvisio	10 ²	4	40	–
Pyhrn ³ – Schober				
Passau – (Salzburg) – Selzthal –Graz – Spielfeld/Strass	4	11 ⁴	22	60

¹ Dodatečných 28 vlaků již bylo uvedeno do provozu jako výsledek „Programu z 1. prosince 1989“.

² Z čehož jsou 4 vlaky k dispozici okamžitě.

³ Zvýšená kapacita na přípojných tratích, ale menší rezervní kapacita na traťovém úseku Schober Pass v krátkodobých a střednědobých termínech.

⁴ Může být za určitých okolností zvýšeno na 26 jednotek, ale bez rezervní kapacity v horském traťovém úseku přes Schober Pass.

⁵ Za předpokladu dostavby hlavního tunelu Brenner a modernizace přípojných tratí v sousedících státech.

2. MOŽNÝ NÁRŮST KAPACITY V ZÁSILKÁCH NEBO V TUNÁCH

Neprodleně:

Počínaje dnem 1. prosince 1989 Rakousko zapojilo do tranzitu přes Brenner dalších 28 vlaků pro nákladní a kombinovanou dopravu. V těchto a ve stávajících vlacích pro nákladní a kombinovanou dopravu je dostatek volné

kapacity, která umožňuje, aby byla přibližně čtvrtina nákladu, která je v současné době přepravován po silnici, přesunuta na železnici.

V krátkodobém výhledu:

Krátkodobý rozvoj více než zdvojnásobí železniční kapacitu pro tranzit přes Rakousko. Od roku 1994 - v závislosti na použité technologii kombinované dopravy - bude navíc docházet k ročnímu přírůstku kapacity kombinované dopravy o 1,1 až 1,6 miliónu dodávek, resp. o více než 20 miliónů tun.

Ve střednědobém výhledu:

Do roku 1996 bude tato kapacita dále zvýšena o 700 000 až 1,1 miliónu zásilek za rok prostřednictvím dalšího výběrového rozvoje dvoukolejných tratí a zlepšení bezpečnostních a provozních systémů na trasách Tauern a Pyhrn.

V dlouhodobém výhledu:

Trasa Pyhrn-Schober bude do roku 2000 vybavena na dvoukolejný provoz. Mezi roky 2005 a 2010 by hlavní tunel Brenner měl dále zdvojnásobit kapacitu na trase Brenner až na 400 vlaků denně. V závislosti na vybrané technologii by po roce 2010 mohla kapacita nově vytvořené kombinované železniční dopravy vzrůst na 50 až 80 miliónů tun ročně.

Definice:

„*Neprodleně*“ se rozumí dostupné v době platnosti současného jízdního řádu.

„*V krátkodobém výhledu*“ se rozumí dostupné od konce roku 1994.

„*Ve střednědobém výhledu*“ se rozumí dostupné od konce roku 1996.

„*V dlouhodobém výhledu*“ se rozumí dostupné na trase Pyhrn-Schober od konce roku 2000 a na trase Brenner od konce roku 2010.

PŘÍLOHA VI

(k článku 10)

Prohlášení k článku 10

Delegace Společenství prohlašuje, že podpory od členských států Společenství podléhají ustanovením Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména článkům 92, 93 a 77 této smlouvy.

PŘÍLOHA VII

(k článku 13)

Společné prohlášení k článku 13

1. Evropské společenství a Rakousko s potěšením berou na vědomí, že se Rada Evropského společenství rozhodla snížit maximální hodnoty plyných a hlukových emisí přípustné v podobě hodnot COP pro nákladní vozidla.

Porovnání nejvyšších přípustných hodnot v podobě hodnot COP, na kterých se usnesla Rada, a hodnot, které stanovilo Rakousko, svědčí o vynaloženém úsilí v oblasti harmonizace.

CO	HC	NO _x	Prachové částice
4,9 g/kWh	1,23 g/kWh	9,0 g/kWh	0,7 g/kWh ≤ 85 kW
			0,4 g/kWh > 85 kW

Tyto hodnoty jsou použitelné:

- v Rakousku ode dne 1. října 1991 a
- v Evropském společenství ode dne 1. července 1992.

2. Evropské společenství a Rakousko budou ve druhé etapě usilovat o další snížení hodnot COP emisí, spoléhající při tom na poslední vývoj v oblasti motorových vozidel a složení pohonných hmot šetrných k životnímu prostředí. I tato druhá fáze bude probíhat ve znamení harmonizace.

Rada Evropského společenství rozhodla, že s účinností ode dne 1. října 1996 se ve Společenství zavádějí pro výfukové plyny následující hodnoty:

CO	HC	NO _x	Prachové částice
4,0 g/kWh	1,1 g/kWh	7,0 g/kWh	0,3 / 0,15 g/kWh

Společenství a Rakousko vedou vzájemná jednání za účelem přípravy na druhou etapu a nejpozději do 1. ledna 1994 harmonizují odpovídající právní předpisy se zvláštním ohledem na mezní hodnoty u jednotlivých emisí.

3. Rakouská republika bere na vědomí návrh Komise ze dne 26. června 1991, podle kterého mají být nejvyšší přípustné hodnoty hlukových emisí pro nově registrovaná těžká nákladní vozidla zavedeny nejpozději do 1. října 1995:

Hlukové emise: nákladní vozidlo ≤ 150 kW: 78 dB (postup při měření ISO)

nákladní vozidlo > 150 kW: 80 dB (postup při měření vhodný pro městský provoz)

Rakouská republika tímto prohlašuje svůj úmysl zavést nejpozději do 1. října 1995 níže uvedené nejvyšší přípustné hodnoty hlukových emisí pro nově registrovaná těžká nákladní vozidla:

Hlukové emise: nákladní vozidlo $\leq$ 150 kW: 78 dB

nákladní vozidlo > 150 kW: 80 dB (postup při měření ISO).

PŘÍLOHA VIII

(k článku 15)

<i>Rok</i>	<i>Procento ekobodů</i>	<i>Rok</i>	<i>Procento ekobodů</i>
1991	100,0	1998	54,8
1992	96,1	1999	51,9
1993	87,9	2000	49,8
1994	79,5	2001	48,5
1995	71,7	2002	44,8 ¹
1996	65,0	2003	40,0 ¹
1997	59,1		

¹ Výpočet snížení pro roky 2002 a 2003 je založen na předpokladu, že od roku 2002 bude na trhu k dispozici nákladní vozidlo s emisemi NO_x 5,0 g/ NO_x/kWh.

PŘÍLOHA IX

(k článku 15)

1. Při tranzitu Rakouskem (v obou směrech) se vždy za každé nákladní vozidlo předkládají tyto doklady:
 - a) doklad o hodnotě COP pro emise NO_x z dotyčného vozidla;
 - b) platná bodová karta vydaná příslušným orgánem.

k bodu a):

V případě těžkých nákladních vozidel registrovaných po 1. říjnu 1990 se dokladem osvědčujícím hodnotu COP rozumí osvědčení vydané příslušným orgánem, které úředně potvrzuje hodnotu COP pro emise NO_x , nebo osvědčení o typového uznání, které uvádí datum registrace a hodnotu stanovenou pro účely typového uznání. Ve druhém z těchto případů se hodnotou COP rozumí hodnota typového uznání zvýšená o 10 %. Jakmile tato hodnota byla jednou pro vozidlo stanovena, nemůže být již během životnosti vozidla změněna.

V případě vozidel registrovaných před 1. říjnem 1990 a vozidel, u kterých nebylo předloženo žádné osvědčení, se stanovuje hodnota COP na 15,8 g/kWh.

k bodu b):

bodová karta obsahuje určitý počet bodů a označuje se na základě hodnoty COP dotyčných vozidel takto:

1. každý g/kWh emisí NO_x odpovídající hodnotě osvědčené v dokladu uvedeném v bodě 1 písm. a) se počítá za jeden bod;
2. hodnoty emisí NO_x se zaokrouhlují nahoru na následující celý bod, pokud mají na místě desetin 0,5 nebo více, jinak se zaokrouhlují dolů.
2. Rakouské orgány poskytují Komisi včas bodové karty podle článku 15.
3. Výbor pro tranzit každé tři měsíce počítá počet průjezdů a průměrnou hodnotu NO_x pro nákladní vozidla. Státy registrace nákladních vozidel se vyhodnocují odděleně.
4. V případě použití čl. 15 bodu 5.2) se počet ekobodů pro následující rok snižuje takto:

Na základě čtvrtletních průměrných hodnot emisí NO_x pro nákladní vozidla v běžném roce (viz odstavec 3) bude odhadnuta průměrná hodnota emisí NO_x očekávaná v příštím roce. Předpokládaná hodnota vynásobená číslem 1,04 a počtem průjezdů vypočteným podle čl. 15 odst. 4 bodu 2 se rovná počtu ekobodů pro následující rok.

PŘÍLOHA X

(k článku 17)

Výměna dopisů o kontrolách

Dopis č. 1

Vážený pane velvyslanče,

S ohledem na dohodu podepsanou dnes mezi Evropským hospodářským společenstvím a Rakouskem o tranzitu zboží po silnici a železnici mám tu čest oznámit Vám, že Společenství za účelem zjednodušení hraničních formalit vykládá článek 17 dohody ve světle nařízení Rady (EHS) č. 4060/89, a zejména článku 3 tohoto nařízení, jako součást Dohody o Evropském hospodářském prostoru, aniž jsou tím dotčeny články 15 a 16 dohody.

Byl bych vděčný za Váš souhlas s obsahem tohoto dopisu.

Přijměte prosím ujištění o mé nejhlubší úctě.

Dopis č. 2

Vážený pane generální řediteli,

mám tu čest potvrdit přijetí Vašeho dopisu, který zní:

„S ohledem na dohodu podepsanou dnes mezi Evropským hospodářským společenstvím a Rakouskem o tranzitu zboží po silnici a železnici mám tu čest Vám oznámit, že Společenství za účelem zjednodušení hraničních formalit vykládá článek 17 dohody ve světle nařízení Rady (EHS) č. 4060/89, a zejména článku 3 tohoto nařízení, jako součást Dohody o Evropském hospodářském prostoru, aniž jsou tím dotčeny články 15 a 16 dohody.

Byl bych Vám zavázán, kdybyste potvrdil souhlas s obsahem tohoto dopisu.“

Mám tu čest potvrdit svůj souhlas s obsahem Vašeho dopisu.

Přijměte prosím ujištění o mé nejhlubší úctě.

Oznámení o vstupu v platnost Dohody mezi Evropským hospodářským společenstvím a Rakouskou republikou o tranzitu zboží po silnici a železnici, podepsané v Portu dne 2. května 1992¹

Vzhledem k tomu, že výměna notifikačních aktů o ukončení postupů nezbytných pro vstup v platnost Dohody mezi Evropským hospodářským společenstvím a Rakouskou republikou o tranzitu zboží po silnici a železnici podepsané v Portu dne 2. května 1992 byla dne 30. listopadu 1992 dokončena, tato dohoda vstupuje v souladu s čl. 24 odst. 3 této dohody v platnost dnem 1. ledna 1993.

¹ Viz strana 4 v tomto čísle Úředního věstníku.