

**DOHODA MEZI EVROPSKÝM HOSPODÁŘSKÝM SPOLEČENSTVÍM
A ŠVÝCARSKOU KONFEDERACÍ O PŘEPRAVĚ ZBOŽÍ PO SILNICI A
ŽELEZNICI**

OBSAH

	<i>Strana</i>
Preamble	30
Hlava I: Cíle, oblast působnosti a definice	30
Článek 1: Cíle	30
Článek 2: Oblast působnosti	30
Článek 3: Definice	30
Hlava II: Železniční doprava a kombinovaná doprava	31
Článek 4: Obecná ustanovení	31
Článek 5: Práce v infrastruktuře a plánování opatření ve Švýcarsku	31
Článek 6: Práce v infrastruktuře a plánování opatření ve Společenství	31
Článek 7: Podpůrná opatření	31
Článek 8: Stanovení cen	32
Článek 9: Krizová situace	32
Hlava III: Silniční doprava	32
Článek 10: Usnadnění silniční nákladní dopravy	32
Článek 11: Ochrana životního prostředí	33
Článek 12: Zdanění	33
Článek 13: Přístup na trh	33
Hlava IV: Usnadnění přechodu hranic	33
Článek 14: Zjednodušení formalit	33
Hlava V: Obecná a závěrečná ustanovení	33
Článek 15: Zákaz diskriminace	33
Článek 16: Jednostranná opatření	34
Článek 17: Další opatření	34
Článek 18: Společný výbor	34
Článek 19: Činnost výboru	34
Článek 20: Trvání dohody	34

Článek 21:	Vstup v platnost.....	34
Článek 22:	Přílohy.....	34
Článek 23:	Závazná jazyková znění.....	34
Přílohy		
Příloha 1	Prohlášení švýcarské delegace o oblasti působnosti čl. 3 písm. d).....	37
Příloha 2	Práce v infrastruktuře a plánovaná opatření ve Švýcarsku.....	38
Příloha 3	Prohlášení delegace Společenství o oblasti působnosti článku 6.....	41
Příloha 4	Práce v infrastruktuře a plánovaná opatření ve Společenství.....	42
Příloha 5	Prohlášení delegace Společenství o článku 8 dohody.....	43
Příloha 6	Seznam výjimek	
	I. Ze zákazu nočního a nedělního jízdního provozu.....	44
	II. Z limitu 28 tun.....	44
Příloha 7	Společné prohlášení stran o hmotnosti a rozměrech vozidel.....	45
Příloha 8	Výměna dopisů o přístupu na trh.....	46

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

dále jen „Společenství“,

na jedné straně

a

ŠVÝCARSKÁ SPOLKOVÁ RADA jménem ŠVÝCARSKÉ KONFEDERACE,

dále jen „Švýcarsko“,

na straně druhé,

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

BEROUCE V ÚVAHU potřebu trvalého řešení problémů způsobených tranzitní dopravou přes Alpy, způsobem, který ochrání životní úroveň místních obyvatel, ochrání životní prostředí a pomůže prostřednictvím účinnějšího řízení dopravy k dokončení jednotného trhu Evropského společenství a Evropského hospodářského prostoru;

BEROUCE V ÚVAHU přirozené překážky rozšiřování silniční dopravy přes Alpy, které způsobují určité rozdíly mezi právními předpisy stran v oblasti silniční dopravy;

VZHLEDEM K TOMU, že je nicméně považováno za vhodné přijmout ustanovení, která usnadní silniční dopravu;

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

VZHLEDEM K TOMU, že jednotlivé způsoby dopravy musí hradit náklady, které jim vznikly,

SE DOHODLY TAKTO:

HLAVA I

CÍLE, OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Cíle

Tato dohoda mezi Společenstvím a Švýcarskem má za cíl posílit spolupráci mezi Společenstvím a Švýcarskem v určitých odvětvích dopravy, zejména tranzitní dopravy přes Alpy. Strany proto souhlasí s přijetím koordinovaného postupu s cílem podpořit využívání železniční a zejména kombinované dopravy, v zájmu ochrany veřejného zdraví, životního prostředí, zlepšení přístupu na trh a usnadnění silniční dopravy vhodnými prostředky.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Tato dohoda se vztahuje na
 - a) tranzit Společenství přes Švýcarsko;
 - b) určité otázky ohledně dvoustranné dopravy.
2. Spolupráce se zaměřuje především na dopravní infrastrukturu, podpůrná opatření nezbytná pro rozvoj železniční a kombinované dopravy, přístup na trh a trvalou výměnu informací týkajících se změn v dopravní politice stran.
3. Pokud jde o silniční dopravu, dohoda se vztahuje na provozní činnosti silničních dopravců usazených v jedné ze stran.

Článek 3

Definice

Pro účely této dohody se použijí tyto definice:

- a) „*tranzitní doprava Společenství*“: tranzitní přeprava zboží přes švýcarské území z členského státu Společenství nebo do členského státu Společenství;
- b) „*dvoustranná doprava*“: přeprava zboží z území jedné strany na území strany druhé;
- c) „*kombinovaná silniční/železniční doprava*“: dále jen „*kombinovaná doprava*“: přeprava zboží těžkými nákladními vozidly nebo nakládacími jednotkami, které uskuteční část své cesty po železnici a buď začínají nebo končí cestu po silnici;
- d) „*přeprava zboží*“: jízda nákladního vozidla bez ohledu na to, zda je nebo není naloženo;
- e) „*těžká nákladní vozidla*“: motorová vozidla určená pro přepravu zboží nebo tažení přívěsů, tahače, přívěsy a návěsy;

- f) „*nakládací jednotky*“: kontejnery a vyměnitelné přepravníky.

HLAVA II

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA A KOMBINOVANÁ DOPRAVA

Článek 4

Obecná ustanovení

1. Strany tímto v mezích svých příslušných pravomocí souhlasí s přijetím a koordinováním opatření potřebných pro rozvoj a podporu železniční dopravy a kombinované dopravy, která jsou zásadní pro řešení problémů způsobených především přepravou zboží po severojižní ose přes švýcarské Alpy. Vybudování nezbytné infrastruktury a plánování těchto prací, vývoje a provozování služeb a provádění podpůrných opatření budou koordinovány a prováděny souběžně. Strany budou toto vykonávat při co možná nejvyšší návratnosti vynaložených nákladů.

2. Tato opatření jsou v souladu s ustanoveními trojstranné dohody o zlepšení kombinované silniční/železniční dopravy zboží přes Alpy podepsané dne 3. prosince 1991 ministrem dopravy Spolkové republiky Německo, vedoucím federálního ministerstva dopravy, spojů a energetiky Švýcarské konfederace a ministrem dopravy Italské republiky.

Článek 5

Práce v infrastruktuře a plánování opatření ve Švýcarsku

Údaje o plánovaných opatřeních jsou uvedeny v příloze 2. Opatření jsou založena na těchto zásadách:

- a) *V krátkodobém a střednědobém výhledu:*

Švýcarsko postupně zvýší kapacitu kombinované dopravy na trasách přes Alpy Gotthard a Lötschberg ze 330 000 zásilek v roce 1991 na 710 000 zásilek v roce 1994*.

Švýcarsko do konce roku 1994* přestaví tranzitní trasu Lötschberg-Simplon tak, aby byla umožněna železniční přeprava těžkých nákladních vozidel s výškou rohových sloupků 4 metry. Tato zlepšení budou prováděna

* Nebo v roce 1995 v závislosti na průběhu prací.

v návaznosti na odpovídající práce na území Společenství, jak je stanoveno v článku 6.

Současně s touto prací Švýcarsko zlepší železniční spojení s tranzitními trasami, aby se urychlil tok dopravy a došlo k dalšímu zvýšení kapacity.

b) *V dlouhodobém výhledu:*

Švýcarsko se zavazuje k další výstavbě tranzitních tras přes Alpy včetně:

- železniční tratě mezi Arth-Goldau a Luganem včetně tunelu při úpatí Gotthardu (o délce kolem 50 km při předpokládané délce prací 12 až 15 let),
- základní železniční trať mezi regionem Frutigen a údolím Rhony, včetně tunelu při úpatí Lötschberg (o délce kolem 30 km při předpokládané délce prací 7 až 10 let).

Článek 6

Práce v infrastruktuře a plánování opatření ve Společenství

V souladu s prohlášením v příloze 3 a se záměry členských států budou ve Společenství přijata tato opatření:

- vytvoření nových koncových bodů a zdokonalení stávajících koncových bodů, zejména v Německu, severní Itálii a v oblasti Rotterdamu,
- zvětšení průjezdné výšky železničních tratí v severní Itálii tak, aby byl umožněn volný průjezd kombinované dopravy s doprovodem i bez doprovodu. Zejména budou do konce roku 1994* rozšířeny tunely na trati Iselle-Domodossola tak, aby byla umožněna železniční přeprava nákladních vozidel s výškou rohových sloupků 4 metry,
- bude zvýšena kapacita určitých traťových úseků železničních tratí v Německu, zejména mezi Mannheimem a Basilejí, a v severní Itálii.

Údaje o těchto plánech jsou uvedeny v příloze 4.

Článek 7

Podpůrná opatření

* Nebo v roce 1995 v závislosti na průběhu prací.

1. Za účelem podpory železniční dopravy a kombinované dopravy strany upřednostní níže uvedené cíle a přijmou společný postup pro provádění odpovídajících opatření:

- 1.1. pobídky uživatelů a zasilatelů k využití kombinované dopravy, zejména tím, že bude schopna konkurovat silniční dopravě;
- 1.2. podpora využití kombinované dopravy od počátečního do koncového bodu přepravy a na dlouhé vzdálenosti a podpora využití vyměnitelných přepravníků, kontejnerů a moderních technologií dopravy bez doprovodu obecně;
- 1.3. harmonizace hmotností, rozměrů a technických vlastností zařízení pro kombinovanou dopravu, zejména zajištění potřebné slučitelnosti s průjezdnou výškou;
- 1.4. 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, aniž je dotčen článek 10 a příloha 6 této dohody;
- 1.5. vypracování pravidel odpovědnosti za služby kombinované dopravy, která by měla být srovnatelná s pravidly použitelnými pro jiné druhy dopravy;
- 1.6. zamezení diskriminace mezi dopravci na základě státní příslušnostim, zejména při organizování kombinované dopravy a jejím uvádění na trh.

2. Strany se budou konkrétním způsobem v rozsahu svých pravomocí snažit přesvědčit železniční společnosti, aby

- 2.1. sestavovaly ucelené vlaky;
- 2.2. zlepšovaly spolehlivost dodávek a zkracovaly dodací lhůty v odvětví kombinované dopravy, zejména prostřednictvím
 - 2.2.1. zkracování čekacích dob, zejména na hranicích;
 - 2.2.2. zvyšování četnosti služeb;
 - 2.2.3. zvyšování produktivity;
 - 2.2.4. omezování správních formalit;
- 2.3. přijímaly koordinovaná opatření nezbytná k objednávání a uvádění do provozu takového nového vybavení, které je požadováno z důvodu objemu dopravy;
- 2.4. usilovaly o poskytování dalších služeb v koncových bodech (např. balení, opravy, uskladnění v chladírně, atd.);
- 2.5. nabízely zaručené přepravní doby;

- 2.6. poskytovaly nové železniční spoje, pokud jsou ekonomicky opodstatněné.

Článek 8

Stanovení cen

1. Stanovení cen za železniční dopravu je i nadále v pravomoci příslušných orgánů nebo subjektů každé strany. Tyto orgány nebo subjekty zajistí, aby cenové podmínky kombinované dopravy mohly konkurovat podmínkám silniční dopravy.
2. Strany zajistí, aby tržní účinek podpory udělené jednou stranou 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 infrastruktury, pevných nebo mobilních překladišť, podporu železničního parku používaného speciálně pro kombinovanou dopravu a podporu na nepokryté provozní náklady.

Článek 9

Krizová situace

V případě vážného narušení železniční tranzitní dopravy, například živelnou pohromou, příslušné orgány každé strany přijmou v rámci své pravomoci koordinovaně veškeré možné společné postupy, aby byl zachován tok dopravy. Prioritu mají citlivé náklady, jakými jsou věci podléhající rychlé zkáze.

HLAVA III

SILNIČNÍ DOPRAVA

A. TECHNICKÁ A DAŇOVÁ HLEDISKA

Článek 10

Usnadnění silniční dopravy

1. Strany, při dodržení limitu nejvyšší celkové přípustné hmotnosti naloženého vozidla ve výši 28 tun a zákazu nočního a nedělního provozu ve Švýcarsku a

s výhradou výjimek stanovených v příloze 6, usilují o usnadnění silniční dopravy zboží.

2. Za tímto účelem švýcarské orgány učiní následující kroky, které povedou k tomu, že Spolková rada zruší poplatek za přetížení v příhraničních oblastech vybíraný ode dne 6. února 1990:

- dokončení a zlepšení vnitrostátní silniční sítě,
- zvýšení váhové tolerance vozidel ze 2 na 5 %,
- rozšíření pohraniční oblasti kolem Ticina s ohledem na dálniční přivaděče, zrušení určitých omezení přepravy zvířat po silnici,
- zvýšení maximální přípustné délky jízdních souprav s návěsem ze 16 na 16,5 metrů,
- zvýšení nejvyšší přípustné délky jízdních souprav s přívěsem z 18 na 18,35 metrů,
- zvýšení nejvyšší přípustné hmotnosti třínápravových vozidel s jednou hnací nápravou z 19 na 22 tun,
- zvýšení nejvyšší přípustné šířky silničních vozidel z 2,30 na 2,50 metrů a mrazírenských vozidel na 2,60 metrů.

3. Aniž jsou dotčeny odstavce 1 a 2 tohoto článku a ustanovení Dohody o Evropském hospodářském prostoru, pokud mezi Společenstvím a Švýcarskem vstoupí v platnost Dohoda o Evropském hospodářském prostoru, Švýcarsko povolí provoz silničních vozidel, která jsou registrovaná v členských státech Společenství a vyhovují požadavkům na rozměry a hmotnost na hnací nápravu podle právních předpisů Společenství platných v době vstupu této dohody v platnost¹.

Článek 11

Ochrana životního prostředí

1. Za účelem zlepšení ochrany životního prostředí mají strany v úmyslu zejména zavést přísnější normy pro snížení plyných emisí, emisí pevných částic a hlukových emisí z těžkých nákladních vozidel.

2. Během přípravy těchto emisních norem spolu strany vedou pravidelná a častá jednání.

3. Pokud jde o emisní normy, jsou nákladní vozidla registrovaná u jedné ze stran oprávněna k provozu na území obou stran s výhradou ustanovení přílohy 6 části II odst. 3.

¹ Pokud jde o úpravu rozměrů a vah, viz také příloha 7.

Článek 12

Zdanění

1. Strany budou usilovat o postupné zavedení pokud možno koordinovaného řešení zdanění silniční dopravy. V první fázi bude cílem tohoto řešení zatížení vozidel infrastrukturními náklady a ve druhé fázi také externími náklady, zejména ekologickými náklady.
2. Strany budou vzájemně pravidelně jednat o přípravě 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, snížení rozdílů mezi systémy zdanění silniční dopravy používanými jednotlivými stranami a omezení narušení hospodářské soutěže u jednotlivých způsobů dopravy a mezi jednotlivými způsoby dopravy navzájem, které je důsledkem těchto rozdílů.

Článek 13

B. PŘÍSTUP NA TRH

Obě strany prohlašují svůj úmysl poskytnout si vzájemně přístup na trh v oblasti dopravy podle Dohody o Evropském hospodářském prostoru nebo, v případě nutnosti, za podmínek stanovených dvoustrannou dohodou².

HLAVA IV

USNADNĚNÍ PŘECHODU HRANIC A ZJEDNODUŠENÍ FORMALIT

Článek 14

1. Strany usilují o zjednodušení formalit, zejména celních formalit ukládaných během dopravy.
2. Tato opatření budou prováděna v souladu s Dohodou mezi Evropským společenstvím a Švýcarskem o usnadnění přechodu hranic, která vstoupila v platnost dnem 1. července 1991.

² Viz příloha 8.

HLAVA V

OBEČNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 15

Zákaz diskriminace

Strany nepřijmou diskriminační opatření v oblastech, na které se vztahuje tato dohoda nebo v oblastech, které by se týkaly dopravy přes členské státy Společenství.

Článek 16

Jednostranná opatření

Strany se zdrží přijetí jednostranných opatření, která by diskriminovala tranzitní dopravu povolenou podle této dohody.

Článek 17

Dodatečná opatření

Pokud na základě svých zkušeností s prováděním 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 dopravy přes Alpy, předloží druhé straně odpovídající návrhy.

Článek 18

Společný výbor

1. Zřizuje se společný výbor. Nese název „Výbor pro pozemní dopravu Společenství-Švýcarsko“ a

- zajišťuje řádné provádění této dohody,
- zajišťuje řádnou koordinaci rozvoje a výstavby infrastruktury kombinované dopravy, služeb a podpůrných opatření,
- vyměňuje pravidelně informace o hlavních otázkách týkajících se politiky v oblasti dopravy zboží po zemi a hodnotí pokrok při provádění dohody,

- každé tři roky přezkoumá dohodu vzhledem k pokroku dosaženému při jejím provádění a k vývoji, a to zejména v těchto oblastech:
 - dopad silniční dopravy na životní prostředí a kvalitu života,
 - zatížení infrastrukturními a externími náklady,
 - kapacity kombinované dopravy a silniční sítě.

Společný výbor případně předloží stranám vhodné návrhy.

2. Veškeré spory mezi stranami, které se týkají výkladu nebo provádění této dohody, se předkládají společnému výboru, který se snaží o nalezení vzájemně přijatelného řešení.
3. Společný výbor se skládá ze zástupců Společenství a zástupců Švýcarska.
4. Společný výbor přijme svůj jednací řád.

Článek 19

Činnost výboru

1. Zasedáním společného výboru předsedají střídavě jednotlivé strany v souladu s opatřeními stanovenými v jednacím řádu.
2. Předseda svolává schůze společného výboru nejméně jednou za rok, aby přezkoumal celkové plnění dohody.

Společný výbor se rovněž schází vždy, když to vyžadují zvláštní okolnosti, a to na žádost jedné ze stran v souladu s podmínkami stanovenými v jednacím řádu.

3. Společný výbor může rozhodnout o jmenování pracovních skupin, které pomáhají při plnění jeho funkcí.

Článek 20

Trvání dohody

Tato dohoda se uzavírá na 12 let.

Článek 21

Vstup v platnost

Tato dohoda podléhá ratifikaci nebo schválení v souladu s postupy stran. Tato dohoda vstupuje v platnost dnem, kdy si strany vzájemně oznámí, že byly dokončeny nezbytné právní postupy.

Článek 22

Přílohy

Přílohy 1 až 8 tvoří nedílnou součást této dohody.

Článek 23

Závazná jazyková znění

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

V Portu dne druhého května tisíc devět set devadesát dva.

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.

Za Radu Evropských společenství

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

Za vládu Švýcarské konfederace

Für die Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Por el Gobierno de la Confederacion Suiza

For regeringen for Schweiz

Για την κυβέρνηση της Ελβετικής Συνομοσπονδίας

For the Government of the Swiss Confederation

Pour le gouvernement de la Confédération suisse

Per il governo della Confederazione svizzera

Voor de Regering van de Zwitserse Bondsstaat

Pelo Governo da Confederação Suíça

PŘÍLOHA I

**PROHLÁŠENÍ ŠVÝCARSKÉ DELEGACE O OBLASTI PŮSOBNOSTI
ČL. 3 PÍSM. d)**

Švýcarská konfederace potvrzuje, že, s výhradou vzájemnosti takového postupu, nebude pohyb prázdných vozidel Společenství na jejím území podléhat žádným omezením kromě těch, která vyplývají z všeobecného zákazu nočního a nedělního provozu a omezení hmotnosti na 28 tun.

PŘÍLOHA 2

**PRÁCE V INFRASTRUKTUŘE A PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ
VE ŠVÝCARSKU**

A. OBECNĚ

Švýcarská politika přepravy zboží spočívá na těchto dvou pilířích:

– *Silniční*

Dokončená silniční síť pro severojižní dopravu a pravidla o dopravě stanovená v souladu s Mezinárodní úmluvou o silniční dopravě ze dne 8. listopadu 1968.

– *Železniční*

Krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý rozvoj železniční infrastruktury, zejména za účelem rozvinutí kombinované silniční/železniční dopravy.

Z ekologických důvodů a z důvodu omezené kapacity silniční sítě nemůže silniční síť dále pojmout předpokládaný významný nárůst přepravované tonáže. Pouze výrazným nárůstem železniční kapacity a služeb se vyřeší předpokládané zdvojnásobení objemu dopravy zboží mezi severem a jihem Evropy do roku 2020 nebo 2030.

B. PRACOVNÍ PROGRAM

Strany souhlasí s přijetím těchto opatření:

1. **Krátkodobý postup**

Zvýšení kapacity vede k níže uvedenému postupnému nárůstu dodávek:

Počet zásilek přes Gotthard a Lötschberg/Simplon

GOTTHARD

					<i>v tisících</i>
Rok	KDbD	Kontejner	bD	ŽPNA	Gothard celkem
	1	2	1 + 2	4	1 + 2 + 4
1994*	340	160	500	30	530

* Nebo v roce 1995 v závislosti na postupu prací

1993	203	110	313	67	380
1992	173	110	283	57	340
1991	165	110	275	55	330

LÖTSCHBERG/SIMPLON

					<i>v tisících</i>
Rok	KdbD	Kontejner	bD	ŽPNA	Lötschberg/Simplon celkem
	6	7	6 + 7	9	6 + 7 + 9
1994*	0	80	80	100	180
1993	0	50	50	0	50
1992	0	0	0	0	0
1991	0	0	0	0	0

Zásilky celkem:

–	1994*	710 000
–	1993	430 000
–	1992	340 000
–	1991	330 000

Vysvětlivky:

ŽPNA: Železniční přeprava nákladních automobilů

KDbD: Kombinovaná doprava bez doprovodu

bD: KdbD + přepravníky

*: Nebo v roce 1995 v závislosti na postupu prací

Tato kapacita bude v roce 1994* k dispozici pouze tehdy, pokud rozhodnutí o zahájení nezbytných prací bude moci být přijato během první poloviny roku 1991.

* Nebo v roce 1995 v závislosti na postupu prací.

2. **Základní postup do roku 1994***

Zvýšená kapacita vyžaduje vytvoření dopravního koridoru pro železniční přepravu nákladních automobilů skládající se ze dvou tras – jedné přes Gotthard a druhé přes Lötschberg-Simplon. Účelem je ztrojnásobit současnou kapacitu pro kombinovanou dopravu (kromě kontejnerů) přes Gotthard a zdokonalit (v případě potřeby) trasu Lötschberg-Simplon, což umožní, aby bylo přepraveno trojnásobné množství zboží oproti roku 1988.

2.1. Od současnosti do roku 1994* přechodná opatření plánovaná švýcarskou vládou umožní zaslání 470 000 zásilek nebo 10 miliónů tun zboží přes Švýcarsko; 710 000 zásilek nebo 14 miliónů tun, pokud se započítá kontejnerová doprava.

2.2. Z provozního hlediska tato opatření zahrnují:

Gotthard

- Uvedení 44 dlouhých vlaků do provozu, což představuje 370 000 zásilek ročně.
- Tato nabídka je založena na smíšené dopravě skládající se z dopravy bez doprovodu a železniční přepravy nákladních automobilů. Předpokládá se, že kapacita je plně využita po 250 pracovních dní ročně.
- Systém železniční přepravy nákladních automobilů může převážet nákladní vozidla s výškou rohových sloupků 3,80 metru. V případě dopravy bez doprovodu mohou návěsy dosahovat výšky až 4 metrů.

Lötschberg/Simplon

- Zprovoznění 14 vlaků pro železniční přepravu nákladních automobilů s celkovou kapacitou 100 000 zásilek ročně. Toto předpokládá, že kapacita je plně využita po 250 pracovních dní ročně.
- Tento železniční koridor umožní železniční přepravu nákladních automobilů pro nákladní vozidla a vozidla s přívěsy s maximální výškou rohových sloupků 4 m.
- Švýcarské orgány berou na vědomí, že se italské orgány zavázaly zlepšit infrastrukturu železniční přepravy nákladních automobilů mezi Iselle a italskou hranicí, zejména zajištěním dostatečné průjezdné výšky pro nákladní vozidla nebo jízdní soupravy s přívěsem s výškou rohových sloupků 4 m.

* Nebo v roce 1995 v závislosti na postupu prací.

- 2.3. Plány kombinované dopravy tedy zahrnují i koncové body ležící mimo Švýcarsko na místech strategicky významných pro dopravu (Rýn/Ruhr, Rýn/Mohan, Stuttgart, Bologna, Milán-Novara, Turín, Janov, Florencie a Řím).

V této souvislosti jsou hraničními přechody pro dopravu vstupující do Švýcarska a opouštějící Švýcarsko:

- na severu: Basilej, Schaffhausen a Rielasingen,
- na jihu: Domodollola, Luino a Chiasso.

3. **Pravděpodobný vývoj po roce 1994***

Jakmile bude švýcarský projekt „Železnice 2000“ dokončen a za předpokladu, že možnosti dvoukolejné tratě Lötschberg budou plně využity, bude dodatečná kapacita (až 700 000 zásilek ročně) k dispozici po roce 1994*. Toto zvýšení kapacity je částí výše uvedené nabídky a může být přizpůsobeno skutečnému vývoji na trhu s kombinovanou dopravou.

C. **NOVÁ ŽELEZNIČNÍ TRASA PŘES ŠVÝCARSKÉ ALPY**

1. **Projekty**

Švýcarsko se zavazuje dosáhnout těchto zlepšení:

- vybudování nové trasy mezi Arth-Goldau a Luganem s tunelem při úpatí Gotthardu (dlouhým zhruba 50 km) a dalším pod Monte Ceneri (13 km),
- proražení tunelu při úpatí Lötschbergu (zhruba 30 km).

Tyto dvě trasy tvoří dohromady páteř modernizované švýcarské železniční sítě. Práce budou v Lötschbergu trvat 7 až 10 let a v Gotthardu 12 až 15 let. První úseky nové tranzitní sítě budou otevřeny dopravě v roce 2005.

2. **Kapacita**

Současné severojižní železniční tratě jsou schopny přepravovat 25 až 30 miliónů tun (železniční vozy a kombinovaná doprava) v tranzitní době o něco málo delší než pět hodin. Nová infrastruktura zvýší tuto kapacitu na 67 miliónů tun a sníží cestovní dobu na něco více než tři hodiny. Bude možno přepravovat delší a těžší vlaky.

* Nebo v roce 1995 v závislosti na postupu prací.

V případě kombinované dopravy umožní plánovaná zlepšení (v závislosti na tržních podmínkách) zprovoznění 260 vlaků převážejících 43 miliónů tun.

PŘÍLOHA 3

**PROHLÁŠENÍ DELEGACE SPOLEČENSTVÍ O OBLASTI PŮSOBNOSTI
ČLÁNKU 6**

1. Infrastrukturní operace ve Společenství budou prováděny pod podmínkou, že se dotyčné členské státy zaváží podporovat práce prováděné na jejich území.
2. Článek 6 se použije takto:
 - Komise na půdě Výboru pro dopravní infrastrukturu předloží a prošetří s dotyčnými členskými státy opatření, která mají být provedena (viz rozhodnutí Rady 78/174/EHS, Úř. věst. č. L 54, 25. 2. 1978, s. 16);
 - vzhledem k zájmu, který má Společenství na řešení problému tranzitní dopravy přes Alpy územím Švýcarska, bude Společenství podporovat provádění těchto opatření čerpáním k tomu určených prostředků, zejména v souvislosti se společnou politikou podpory dopravní infrastruktury (viz nařízení Rady (EHS) č. 3359/90, Úř. věst.č. L 326, 24. 11. 1990, s. 1).

PŘÍLOHA 4

**PRÁCE V INFRASTRUKTUŘE A PLÁNOVANÁ OPATŘENÍ
VE SPOLEČENSTVÍ**

A. OBECNĚ

1. Obecně, pokud jde o tradiční železniční dopravu a kombinovanou dopravu, se strany dohodly provést zlepšení infrastruktury nezbytné pro odstranění překážek na železničních trasách ve Společenství, což umožní přístup do švýcarské sítě. Tato zlepšení by měla být součástí koordinované infrastrukturní a tranzitní politiky, které jsou zárukou dlouhodobé životaschopnosti, konzistentnosti a kontinuity tras kombinované dopravy na dlouhé vzdálenosti.
2. Za tímto účelem, a s ohledem na potřebu železnic vypořádat se s očekávaným prudkým nárůstem poptávky a s přihlédnutím k práci již prováděné v řadě oblastí přímo dotčenými členskými státy Společenství, musí Společenství po projednání se Švýcarskem učinit následující koordinované kroky:
 - stanovit priority a sestavit harmonogram investic do infrastruktury, koncových bodů, nákupu železničního parku, zavádění služeb, atd.,
 - sestavit společné infrastrukturní plány podléhající kontrole v souladu s pořadím stanovených priorit,
 - přijmout nezbytná finanční opatření.

B. PRACOVNÍ PROGRAM

3. Některé projekty v infrastruktuře Společenství již byly dotčenými zeměmi uznány za nezbytné a musí být prováděny podle harmonogramu schváleného oběma stranami. Tyto by měly zahrnovat práce uvedené v odst. 4 a 5.
4. S ohledem na zdokonalení stávajících koncových bodů a vytvoření nových koncových bodů považuje Společenství zejména za nutné přijmout postup:
 - a) v Německu:

V těchto regionech:

 - Hamburg/Lübeck,

- Porúří,
- Mannheim/Frankfurt,

kde se kapacita stávajících koncových bodů jeví nedostatečná.

Zařízení pro kombinovanou dopravu v Rielasingen/Singen a Freiburg im Breisgau musí být také zdokonaleno.

b) *v Itálii:*

Musí být zdokonaleno vybavení v průmyslových oblastech, zejména kolem měst Milán, Bologna a Turín. Musí být vytvořeny nebo zdokonaleny tyto koncové body:

- Milán Rogoredo a Milán Segrate (doprava bez doprovodu),
- Milán Greco Pirelli (zvýšení kapacity a zlepšení kvality vybavení),
- koncový bod v oblasti Turín a koncové body dále na jihu v oblastech Bologna, Florencie a Řím,
- Busto Arzasio, hlavní koncový bod v oblasti Milán pro dopravu s doprovodem a bez doprovodu ze Švýcarska: rozšíření vybavení,
- uvedení do provozu Milano Segrate v roce 1992: v blízké budoucnosti bude uvedeno do provozu také multimodální středisko obsluhující stanici Bologna Interporto a multimodální středisko Turín Orbassano (práce nyní probíhá),
- Novara a Vercelli (železniční přeprava nákladních automobilů) vykládací a překládací střediska: zvýšení kapacity,
- v krátkém období musí být učiněny kroky na podporu vytvoření malých místních koncových bodů v hraničních oblastech (např. Novara), aby bylo zmenšeno zatížení hlavních vykládacích/překládacích středisek.

c) *v Nizozemsku:*

Výstavba střediska železničních služeb v Rotterdamu

5. V souvislosti s průjezdnými výškami a kapacitou železničních tras jsou zapotřebí tyto práce:

a) *v Německu*

- Zvýšení kapacity některých traťových úseků trasy spojující Mannheim a Basilej (Karlsruhe-Basilej)Basilej);
- b) *v Itálii:*
- Zavedení průjezdné výšky B (3,80 m) na trase Chiasso-Milán a průjezdné výšky B+ (4 m) na trase Domodossola-Turín.

PŘÍLOHA 5

PROHLÁŠENÍ DELEGACE SPOLEČENSTVÍ K ČLÁNKU 8 DOHODY

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

PŘÍLOHA 6

**VÝJIMKY ZE ZÁKAZU NOČNÍHO A NEDĚLNÍHO PROVOZU A Z LIMITU
28 TUN**

Níže uvedené výjimky jsou v souladu se Spolkovým zákonem o silniční dopravě ze dne 19. prosince 1958.

I. Výjimka ze zákazu nočního a nedělního provozu

Jsou plánovány následující výjimky ze zákazu nočního a nedělního provozu:

- a) Bez zvláštního povolení:
 - jízdy prováděné za účelem poskytnutí naléhavé pomoci při živelných pohromách,
 - jízdy prováděné za účelem poskytnutí naléhavé pomoci v případech nehod, zejména veřejné dopravy a letecké dopravy.
- b) Se zvláštním povolením:
 - přeprava zboží, jehož povaha opravňuje k noční přepravě po silnici a zvláště závažné důvody k nedělní přepravě:
 - od 1. dubna do 31. října zemědělské produkty podléhající rychlé zkáze (např. bobuloviny, určité ovoce a zelenina, květiny nebo čerstvě vymačkané ovocné šťávy),
 - prasata a kuřata určená k porážce,
 - čerstvé mléko a mléčné výrobky podléhající rychlé zkáze,
 - vybavení cirkusu, hudební nástroje orchestru, divadelní rekvizity, atd.,
 - denní tisk zahrnující redakční část a soudní zásilky.

V zájmu zjednodušení schvalovacích postupů mohou být vydávána povolení platná až dvanáct měsíců pro neomezený počet jízd, pokud jsou všechny jízdy stejné povahy.

II. Výjimky z limitu 28 tun

1. Pro jízdy, které začínají v zahraničí a končí ve švýcarské příhraniční oblasti* (a naopak), jsou povoleny bezplatné výjimky pro jakékoli

zboží až do celkové hmotnosti 40 tun a pro 40 stop dlouhé ISO kontejnery při kombinované dopravě až do celkové hmotnosti 44 tun. Z důvodů technických parametrů vozovky používají některá stanoviště celní kontroly nižší mezní hodnoty.

2. Pro jízdy, které začínají v zahraničí a končí za švýcarskou hraniční oblastí* (a naopak) a pro tranzit přes Švýcarsko může být povolena celková hmotnost přesahující 28 tun:
 - a) pro dopravu zboží, které je nedělitelné, v případech, kdy předpisy nemohou být dodrženy navzdory použití vhodného vozidla;
 - b) pro převoz nebo použití speciálních vozidel, zejména pracovních vozidel, která z důvodu účelu jejich použití nejsou slučitelná s ustanoveními o hmotnosti;
 - c) v naléhavých případech pro přepravu poškozených vozidel nebo vozidel s poruchou;
 - d) pro přepravu dodávek pro zásobování letadel;
 - e) pro silniční dopravu během počáteční a konečné fáze kombinované dopravy, obvykle v okruhu do 10 km od koncového bodu.
3. Pro tranzit přes Švýcarsko na trase Basilej-Chiasso může být pro silniční vozidla registrovaná ve Společenství povolena hmotnost přesahující 28 tun, pokud přepravují potraviny podléhající rychlé zkáze nebo jiné spěšné zásilky (např. dodávky just-in-time) a pokud jejich rozměry vyhovují rozměrům stanoveným v článku 10 této dohody, za předpokladu, že kapacita kombinované dopravy je nasycena. Počet povolení umožňujících vozidlům s hmotností přesahující 28 tun používat švýcarské silnice nepřesáhne v zásadě 50 denně v každém směru. Roční maximum je 15 000 povolení pro každý směr.

Pouze silniční vozidla splňující nejnovější normy Společenství, které se týkají znečištění (plynné emise a emise pevných částic), jsou způsobilá získat toto povolení. Vozidla poprvé registrovaná do dvou let před datem podání žádosti o udělení výjimky se považují rovněž za způsobilá.
4. Tyto výjimky budou udělovány jednotlivě při použití co nejsnazšího postupu. Pravidla pro provádění výjimek udělovaných Švýcarskem (uvedených v odstavci 3) budou stanovena ve správním rozhodnutí upravujícím zejména:

* Švýcarská hraniční oblast je definována v předpisech ministerstva federální policie a spravedlnosti. Obecně se jedná o oblast v okruhu deseti kilometrů od stanoviště celní kontroly.

- zřízení správního střediska v Bernu, které bude systém provozovat. Středisko bude spojeno s kontaktním místem Společenství,
- metoda pro určení bodu, kdy se kombinovaná doprava považuje za naplněnou,
- způsoby komunikace mezi uživateli, koncovými body a správním střediskem.

PŘÍLOHA 7

**SPOLEČNÉ PROHLÁŠENÍ STRAN O ZACHÁZENÍ, KTERÉ SE TÝKÁ
HMOTNOSTI A ROZMĚRŮ VOZIDEL**

Pokud jde o hmotnost a rozměry, strany se zavazují zachovat současný stav založený na zásadě vnitrostátního zacházení, aniž jsou dotčeny výjimky stanovené v příloze 6 a čl. 10 odst. 3.

PŘÍLOHA 8

VÝMĚNA DOPISŮ O PŘÍSTUPU NA TRH

Dopis švýcarské delegace

V Bernu dne

Vážený pane generální řediteli,

s ohledem na dohodu podepsanou dnes mezi Evropským hospodářským společenstvím a Švýcarskou konfederací mám tu čest potvrdit, že Švýcarsko považuje otázku přístupu na trh za podstatnou součást svého vztahu ke Společenství v oblasti dopravy. Vzal jsem na vědomí Váš návrh, aby tato otázka byla upravena v Dohodě o Evropském hospodářském prostoru. Moje delegace s tímto návrhem souhlasí za podmínky, že pokud by ke zmíněné dohodě nedošlo, Společenství a Švýcarsko neprodleně zahájí jednání o poskytnutí vzájemného přístupu na dopravní trhy v souladu se stanovenými podmínkami.

Byl bych Vám zavázán, kdybyste mi laskavě potvrdil Váš souhlas s obsahem tohoto dopisu.

Přijměte prosím ujištění o mé nejhlubší úctě.

Dopis delegace Společenství

V Bruselu dne

Vážený pane velvyslanče,

s ohledem na dohodu podepsanou dnes mezi Společenstvím a Švýcarskem o přepravě zboží po silnici a železnici mám tu čest oznámit přijetí Vašeho dopisu o přístupu na trh, který zní:

„S ohledem na dohodu podepsanou dnes mezi Evropským hospodářským společenstvím a Švýcarskou konfederací mám tu čest potvrdit, že Švýcarsko považuje otázku přístupu na trh za podstatnou součást svého vztahu ke Společenství v oblasti dopravy. Vzal jsem na vědomí Váš návrh, aby tato otázka byla upravena v Dohodě o Evropském hospodářském prostoru. Moje delegace s tímto návrhem souhlasí za podmínky, že pokud by ke zmíněné dohodě nedošlo, Společenství a Švýcarsko neprodleně zahájí jednání o poskytnutí vzájemného přístupu na dopravní trhy v souladu se stanovenými podmínkami.

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

Mám tu čest potvrdit souhlas s obsahem Vašeho dopisu.

Přijměte prosím ujištění o mé nejhlubší úctě.