

ÄNDERUNGSPROTOKOLL
ZUM ABKOMMEN
ZWISCHEN DER SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT
UND DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT
ÜBER DEN GÜTER- UND PERSONENVERKEHR
AUF SCHIENE UND STRASSE

DIE SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT, im Folgenden „Schweiz“,

und

DIE EUROPÄISCHE UNION, im Folgenden „Union“,

im Folgenden „Vertragsparteien“,

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, das am 21. Juni 1999 in Luxemburg unterzeichnet wurde (im Folgenden „Abkommen“),

IN DEM WUNSCH, den Personen- und Güterverkehr auf Strasse und Schiene zwischen den Vertragsparteien im Geltungsbereich des Abkommens zu fördern,

IN ANERKENNUNG der politischen Massnahmen der Vertragsparteien zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene,

IN DEM WUNSCH, in Bezug auf den Eisenbahnverkehr ein Verkehrssystem von hoher Qualität aufrechtzuerhalten, das leistungsfähige, attraktive und zuverlässige Güter- und Personenverkehrsdienste erbringt, welche für die Bevölkerung und die Wirtschaft von grundlegender Bedeutung sind,

IN ANERKENNUNG der Notwendigkeit, das Recht von Eisenbahnunternehmen zur Durchführung grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrsdienste zu klären, einschliesslich des Rechts, Fahrgäste an jedem Bahnhof auf einer grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch wenn diese Bahnhöfe im Gebiet der anderen Vertragspartei liegen,

IN ANERKENNUNG, dass abhängig von den geltenden Wettbewerbsregeln das anwendbare Unionsrecht nicht ausschliesst, dass internationale Gruppierungen grenzüberschreitende Verkehrsdienste erbringen, einschliesslich grenzüberschreitender Verkehrsdienste, die teilweise aus Diensten bestehen, die im Taktfahrplan operieren,

IM BEWUSSTSEIN der Bedeutung, die der Erleichterung der Schaffung neuer grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrsdienste und damit der Verbesserung grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen zwischen den Vertragsparteien zukommt, wobei sichergestellt werden muss, dass dies keine nachteiligen Auswirkungen für Fahrgäste im rein inländischen Verkehr in der Schweiz hat,

IM BEWUSSTSEIN der Vorteile für Fahrgäste, die sich aus der Öffnung des Marktes für die Erbringung grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehrsdienste ergeben können, und daher der Bedeutung, die unter Berücksichtigung der Ausnahmeregelungen für die Schweiz der Sicherstellung des effektiven Zugangs zum Fahrweg und gleicher Bedingungen für die Erbringung solcher Dienste zukommt,

IN ANERKENNUNG der schweizerischen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe und des Ziels, die Vereinbarkeit mit den Grundsätzen für die Erhebung von Gebühren für Strassenfahrzeuge in der Union sicherzustellen;

IN ANERKENNUNG der Vorteile einer engen Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) auf der Grundlage von Artikel 75 der Verordnung (EU) 2016/796 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1),

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1

Änderungen des Abkommens

Das Abkommen wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 2 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Dieses Abkommen gilt für den grenzüberschreitenden Eisenbahngüter- und -personenverkehr sowie den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr.

Es gilt nicht für die rein inländische Personenbeförderung auf der Schiene im Schweizer Fern-, Regional- und Nahverkehr.

Es gilt nicht für Eisenbahnunternehmen, die ausschliesslich im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr auf eigenständigen örtlichen und regionalen Netzen für Verkehrsdienste auf Eisenbahninfrastrukturen oder auf Netzen tätig sind, die nur für die Durchführung von Schienenverkehrsdiensten im Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.“

- (2) In Artikel 3 Absatz 2 wird am Ende folgender Spiegelstrich angefügt:

„– ‚grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr‘ ein Personenverkehrsdienst, bei dem der Zug die Grenze zwischen den Vertragsparteien überquert, einschliesslich des Rechts, Fahrgäste an jedem Bahnhof auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch wenn diese Bahnhöfe im Gebiet der anderen Vertragspartei liegen, sofern der Hauptzweck des Verkehrsdienstes die Beförderung von Fahrgästen zwischen Bahnhöfen im Gebiet der einen Vertragspartei und Bahnhöfen im Gebiet der anderen Vertragspartei ist.“

(3) Artikel 7 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 erlässt oder behält die Schweiz gemäss Artikel 5 Absatz 2 des Institutionellen Protokolls zum Abkommen (im Folgenden ‚Institutionelles Protokoll‘) Regelungen bei, die den Vorschriften des Unionsrechts über die technischen Bedingungen für den Strassenverkehr gemäss Anhang 1 Abschnitt 3 entsprechen.“

(b) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„2. Gemäss Artikel 5 Absatz 2 des Institutionellen Protokolls erlässt oder behält die Schweiz Rechtsvorschriften bei, die den Vorschriften des Unionsrechts über die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen entsprechen, auf die in Anhang 1 Abschnitt 3 verwiesen wird.“

(4) Artikel 9 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Der grenzüberschreitende gewerbliche Strassengüterverkehr und die Leerfahrten zwischen den Gebieten der Vertragsparteien unterliegen der Unionslizenz, deren Muster sich in Anhang 3 befindet, nach den Vorschriften des Unionsrechts, auf die in Anhang 1 verwiesen wird, oder einer schweizerischen Lizenz nach den entsprechenden schweizerischen Bestimmungen, die gemäss Artikel 5 Absatz 2 des Institutionellen Protokolls erlassen oder beibehalten werden.“

(b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„4. Die Verfahren für die Erteilung, Erneuerung und den Entzug der Lizenzen sowie die Amtshilfeverfahren unterliegen dem Unionsrecht, auf das in Anhang 1 Abschnitt 1 verwiesen wird, oder den entsprechenden schweizerischen Bestimmungen, die gemäss Artikel 5 Absatz 2 des Institutionellen Protokolls erlassen oder beibehalten werden.“

(5) Artikel 17 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„3. Das Muster sowie die Verfahren zur Erteilung, Benutzung und Erneuerung der Lizenzen unterliegen dem Unionsrecht, auf das in Anhang 1 Abschnitt 1 verwiesen wird, oder den entsprechenden schweizerischen Bestimmungen, die gemäss Artikel 5 Absatz 2 des Institutionellen Protokolls erlassen oder beibehalten werden.“

(6) Artikel 24 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Die im Gebiet einer Vertragspartei niedergelassenen Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen haben für das Erbringen von grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten die Transitrechte und die Zugangsrechte zum Fahrweg im Gebiet der anderen Vertragspartei unter den Bedingungen des Unionsrechts, auf das in Anhang 1 Abschnitt 4 verwiesen wird.“

(b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„1a. Zur Durchführung von grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten haben Eisenbahnunternehmen das Recht, Fahrgäste an jedem Bahnhof auf der grenzüberschreitenden Strecke aufzunehmen und an einem anderen abzusetzen, auch wenn diese Bahnhöfe im Gebiet der gleichen Vertragspartei liegen, sofern der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen vom Gebiet einer Vertragspartei in das Gebiet der anderen Vertragspartei besteht. Auf Antrag der jeweils zuständigen Behörden oder der betroffenen Eisenbahnunternehmen bestimmt die zuständige Regulierungsstelle oder bestimmen die zuständigen Regulierungsstellen, ob der Hauptzweck des Verkehrsdienstes in der Beförderung von Fahrgästen vom Gebiet einer Vertragspartei in das Gebiet der anderen Vertragspartei besteht.“

(7) Folgender Artikel wird eingefügt:

„ARTIKEL 24a

Ausnahmen von der dynamischen Angleichung der Rechtsvorschriften betreffend den Eisenbahnverkehr

Als Ausnahmen im Sinne von Artikel 5 Absatz 7 des Institutionellen Protokolls gelten:

1. die Möglichkeit, Personenverkehrsunternehmen zu verpflichten, sich an der Tarifintegration im öffentlichen Verkehr zu beteiligen, das heisst, Fahrgästen, die die Netze verschiedener öffentlicher Verkehrsunternehmen benutzen, einen einzigen Beförderungsvertrag anzubieten, sofern die Unternehmen für die Preisfestlegung zuständig bleiben;

2. die Anwendung schweizerischer Instrumente zur Kapazitätsbewirtschaftung, die für festgelegte Verkehrsarten, einschliesslich des Güterverkehrs, des regionalen Personenverkehrs und des Personenfernverkehrs, die auch einem grenzüberschreitenden Zweck dienen können, eine Mindestanzahl an Zugtrassen pro Stunde ermöglichen. Solche Instrumente unterliegen dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung gemäss Artikel 1 Absatz 3 des Abkommens.

Unternehmen, die grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste in der Schweiz planen und betreiben, werden in den bestehenden schweizerischen Konsultationsverfahren im Rahmen der schweizerischen Instrumente zur Kapazitätsbewirtschaftung als interessierte Kreise behandelt;

3. die Möglichkeit, dem Personenverkehr gemäss dem Taktfahrplan, der für den Schienenverkehr im ganzen Gebiet der Schweiz anwendbar ist, Vorrang einzuräumen.

Das Kriterium, auf das im ersten Unterabsatz verwiesen wird, wird auf nichtdiskriminierende Weise bei der Zuweisung von Zugtrassen an Unternehmen angewendet, die in Bezug auf die Verkehrsfrequenz vergleichbare Anträge für Zugtrassen einreichen.

Der Vorrang, auf den im ersten Unterabsatz verwiesen wird, wird Verkehrsdiensten eingeräumt, die für den Taktfahrplan unverzichtbar sind.

Beantragt ein Unternehmen vor Ablauf der Frist für das jährliche Zuweisungsverfahren die Zuweisung einer Zugtrasse für grenzüberschreitenden Personenverkehr in der Schweiz und kann für diesen Antrag keine einvernehmliche Lösung gefunden werden, so hat dieser Antrag Vorrang bei der Nutzung verbleibender, nicht zugewiesener Kapazitäten, einschliesslich Kapazitäten, die zuvor im Rahmen der schweizerischen Instrumente zur Kapazitätsbewirtschaftung reserviert, aber im Zuge des jährlichen Zuweisungsverfahrens nicht beansprucht worden sind.

Die Union oder ihre Mitgliedstaaten können in ihrem Gebiet Unternehmen, die in der Union niedergelassen sind und die Schienenpersonenverkehrsdienste durchführen, Vorrang gegenüber einem Schweizer Eisenbahnunternehmen einräumen, das einen Teil des grenzüberschreitenden Dienstes im Rahmen des Schweizer Taktfahrplans betreibt und den Dienst nicht innerhalb einer internationalen Gruppierung durchführt;

4. das Recht, in den Genehmigungen und Konzessionen, die Eisenbahnunternehmen und internationalen Gruppierungen erteilt werden, nichtdiskriminierende Bestimmungen über Sozialstandards wie orts- und branchenspezifische Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Schweiz einzuschliessen;

5. die Vorschriften für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste im Regional-, Stadt- und Vorortverkehr: Die Schweiz kann einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag für denjenigen Teil eines grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrsdienstes im Regional-, Stadt- und Vorortverkehr, der auf Schweizer Gebiet durchgeführt wird, direkt vergeben. In einem solchen Fall vergibt die Schweiz den öffentlichen Dienstleistungsauftrag entweder an den Betreiber, der den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Gebiet der Union erhalten hat, oder an den Betreiber, der mit dem Eisenbahnunternehmen kooperiert, das den öffentlichen Dienstleistungsauftrag für den Betrieb der Strecke im Gebiet der Union erhalten hat.

Vorbehaltlich dieses Absatzes konsultieren die zuständigen Behörden einander vorab zu den Modalitäten der zu vergebenden öffentlichen Dienstleistung, einschliesslich des Zeitplans für das Vergabeverfahren.“

- (8) Folgender Artikel wird eingefügt:

„ARTIKEL 29a

Beteiligung an der Eisenbahngeschäft der Europäischen Union

Die Schweiz hat das Recht, sich nach Massgabe von Artikel 75 der Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahngeschäft der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1) an der Arbeit der Eisenbahngeschäft der Europäischen Union (im Folgenden ‚ERA‘) zu beteiligen; diese Beteiligung schliesst einen angemessenen Zugang zu Datenbanken und Registern ein.

Die ERA hat in der Schweiz keine Durchführungsbefugnis. Deshalb werden die Artikel der Verordnung (EU) 2016/796, die solche Durchführungsbefugnisse der ERA in der Schweiz begründen würden, nicht in Anhang 1 des Abkommens integriert.“

- (9) Folgender Artikel wird eingefügt:

„ARTIKEL 32a

Ausschluss von Erhöhungen der Strassenkapazität

Als Ausnahmen im Sinne von Artikel 5 Absatz 7 des Institutionellen Protokolls gelten die Errichtung neuer Infrastrukturen, die der Strassenverkehrssicherheit dienen, wie beispielsweise der Bau eines zweiten Strassentunnels am Gotthard, nicht als Erhöhung der Strassenkapazität und die Begrenzung der Strassenkapazität auf den derzeitigen Umfang nicht als einseitige mengenmässige Beschränkung.“

(10) Artikel 40 erhält folgende Fassung:

„ARTIKEL 40

Massnahmen seitens der Schweiz

1. Zur Erreichung der in Artikel 37 festgelegten Ziele und im Hinblick auf die in Artikel 7 Absatz 3 vorgesehenen Anhebungen der Gewichtsbegrenzung führt die Schweiz eine nichtdiskriminierende Gebührenregelung für Kraftfahrzeuge ein. Diese Gebührenregelung beruht insbesondere auf den Grundsätzen von Artikel 38 Absatz 1 sowie den in Anhang 10 festgelegten Anwendungsmodalitäten.
2. Die Gebühren sind nach Kategorien abgestuft, die auf den Fahrzeugemissionen beruhen. Auf Ersuchen der Schweiz entscheidet der Gemischte Ausschuss über eine Abstufung nach Kategorien, die vollständig oder teilweise auf dem Verbrauch beruhen.
3. Der gewichtete Durchschnitt der Gebühren beträgt für Fahrzeuge, deren zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand gemäss Zulassungsschein nicht über 40 Tonnen liegt und die eine alpenquerende Strecke von 300 km zurücklegen, nicht mehr als 325 SFR. Die Gebühr für die Kategorie mit dem höchsten Verschmutzungsgrad beträgt nicht mehr als 380 SFR.
4. Ein Teil der in Absatz 3 erwähnten Gebühren kann aus Mauten für die Benutzung besonderer alpiner Infrastrukturen bestehen. Dieser Teil darf nicht mehr als 15 % der in Absatz 3 festgelegten Gebühren betragen.

5. Die in Absatz 3 erwähnten Gewichtungen werden entsprechend der Zahl der in der Schweiz je Kategorie verkehrenden Fahrzeuge ermittelt. Die Zahl der Fahrzeuge je Kategorie wird anhand von Zählungen ermittelt, die vom Gemischten Ausschuss geprüft werden. Der Ausschuss legt den gewichteten Durchschnitt auf der Grundlage von Untersuchungen fest, die alle zwei Jahre durchgeführt werden, um der Entwicklung des in der Schweiz verkehrenden Fahrzeugparks sowie der Entwicklung der Emissionen und des Verbrauchs Rechnung zu tragen.“

(11) Artikel 42 erhält folgende Fassung:

„ARTIKEL 42

Überprüfung der Gebühren

1. Ab dem 1. Januar 2007 und danach alle zwei Jahre werden die in Artikel 40 Absatz 3 festgelegten Gebührenhöchstsätze unter Berücksichtigung der in den letzten zwei Jahren in der Schweiz ermittelten Inflationsrate angepasst. Zum Zwecke dieser Anpassung teilt die Schweiz dem Gemischten Ausschuss spätestens am 30. September des der Anpassung vorausgehenden Jahres die zur Begründung der beabsichtigten Anpassung erforderlichen statistischen Angaben mit. Der Gemischte Ausschuss tritt auf Antrag der Union binnen 30 Tagen nach dieser Mitteilung zusammen, um Konsultationen zu der beabsichtigten Anpassung durchzuführen.

2. Ab dem 1. Januar 2007 kann der Gemischte Ausschuss auf Antrag einer der Vertragsparteien die in Artikel 40 Absatz 3 festgelegten Gebührenhöchstsätze im Hinblick auf einen in gegenseitigem Einvernehmen zu fassenden Beschluss über die Anpassung der Gebühren überprüfen. Bei dieser Überprüfung werden die nachstehenden Kriterien zugrunde gelegt:

- Höhe und Struktur der Abgaben in den beiden Vertragsparteien, insbesondere auf vergleichbaren alpenquerenden Strecken;

- Verkehrsaufteilung zwischen vergleichbaren alpenquerenden Strecken;
- Entwicklung des Modal Split in der Alpenregion;
- Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Alpenraum.“

(12) Artikel 46 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Sollte es nach dem 1. Januar 2005 trotz wettbewerbsfähiger Preise im Eisenbahnverkehr und ordnungsgemässer Anwendung der Massnahmen von Artikel 36 über die Qualitätsparameter zu Schwierigkeiten bei der Abwicklung des alpenquerenden Strassenverkehrs in der Schweiz kommen und sollte der mittlere Auslastungsgrad der in der Schweiz angebotenen Eisenbahnkapazität (begleiteter und unbegleiteter kombinierter Verkehr) während eines Zeitraums von 10 Wochen unter 66 % liegen, kann die Schweiz – abweichend von den Bestimmungen von Artikel 40 Absätze 3 und 4 – die in Artikel 40 Absatz 3 vorgesehenen Gebühren um maximal 12,5 % erhöhen. Die Einnahmen aus dieser Gebührenerhöhung kommen in ihrer Gesamtheit dem Eisenbahnverkehr und dem kombinierten Verkehr mit dem Ziel zugute, deren Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Strassenverkehr zu steigern.“

(13) Artikel 51 erhält folgende Fassung:

„ARTIKEL 51

Gemischter Ausschuss

1. Es wird ein Gemischter Ausschuss eingesetzt.

Der Gemischte Ausschuss setzt sich aus Vertretern der Vertragsparteien zusammen.

2. Der Gemischte Ausschuss wird von einem Vertreter der Union und einem Vertreter der Schweiz gemeinsam geführt.
3. Der Gemischte Ausschuss:
 - (a) stellt das ordnungsgemässe Funktionieren und die wirksame Verwaltung und Anwendung dieses Abkommens sicher;
 - (b) dient als Gremium für gegenseitige Konsultationen und einen ständigen Informationsaustausch zwischen den Vertragsparteien, insbesondere um eine Lösung für Schwierigkeiten bei der Auslegung oder Anwendung des Abkommens oder eines Rechtsakts der Union, auf den im Abkommen Bezug genommen wird, gemäss Artikel 10 des Institutionellen Protokolls;
 - (c) gibt den Vertragsparteien Empfehlungen in Angelegenheiten, die dieses Abkommen betreffen;
 - (d) fasst Beschlüsse, soweit in diesem Abkommen vorgesehen;
 - e) gewährleistet die Durchführung und Anwendung dieses Abkommens, insbesondere von Artikel 27 Absatz 6 und der Artikel 33 bis 36, 39, 40, 42 und 45 bis 47; und
 - (f) übt sonstige Zuständigkeiten aus, die ihm nach diesem Abkommen übertragen werden.
4. Der Gemischte Ausschuss fasst seine Beschlüsse einvernehmlich.

Die Beschlüsse sind für die Vertragsparteien bindend; diese treffen alle geeigneten Massnahmen zu ihrer Umsetzung.

5. Der Gemischte Ausschuss tagt mindestens einmal im Jahr abwechselnd in Brüssel und in Bern, sofern die Ko-Vorsitzenden nichts anderes beschliessen. Er tagt auch auf Antrag einer der Vertragsparteien. Die Ko-Vorsitzenden können vereinbaren, dass eine Sitzung des Gemischten Ausschusses per Video- oder Telekonferenz durchgeführt wird.

6. Der Gemischte Ausschuss beschliesst seine Geschäftsordnung und aktualisiert sie bei Bedarf.

7. Der Gemischte Ausschuss kann die Einsetzung von Arbeits- oder Sachverständigengruppen beschliessen, die ihn bei der Erfüllung seiner Aufgaben unterstützen.“;

(14) Die Überschrift von Artikel 53 erhält folgende Fassung:

„ARTIKEL 53

Berufsgeheimnis“

(15) Folgender Artikel wird eingefügt:

„ARTIKEL 53a

Verschlusssachen und vertrauliche, nicht als Verschlusssache eingestufte Informationen

1. Dieses Abkommen ist nicht dahin gehend auszulegen, dass eine Vertragspartei dazu verpflichtet ist, Verschlusssachen zugänglich zu machen.

2. Als Verschlussachen eingestufte Informationen oder Materialien, die von den Vertragsparteien nach diesem Abkommen bereitgestellt oder zwischen ihnen ausgetauscht werden, werden unter Einhaltung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Sicherheitsverfahren für den Austausch von Verschlussachen, geschehen zu Brüssel am 28. April 2008, und etwaiger Sicherheitsregelungen für dessen Durchführung behandelt und geschützt.

3. Der Gemischte Ausschuss legt durch Beschluss Handlungsanweisungen zum Schutz von zwischen den Vertragsparteien ausgetauschten sensiblen Informationen fest, die nicht als Verschlussache eingestuft sind.“

(16) Artikel 55 wird wie folgt geändert:

(a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Wünscht eine Vertragspartei die Änderung von Bestimmungen dieses Abkommens, unterrichtet sie den Gemischten Ausschuss hiervon. Vorbehaltlich Absatz 3 tritt die Änderung dieses Abkommens nach Abschluss der jeweiligen internen Verfahren in Kraft.“

(b) Absatz 2 wird gestrichen;

(c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„Die Anhänge 5, 6, 8 und 9 können durch Beschluss des Gemischten Ausschusses gemäss Artikel 51 Absatz 3 Buchstabe d geändert werden.“

(17) Artikel 57 erhält folgende Fassung:

Dieses Abkommen gilt einerseits für das Gebiet, auf das der Vertrag über die Europäische Union und der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union anwendbar sind, unter den in diesen Verträgen festgelegten Bedingungen, und andererseits für das Hoheitsgebiet der Schweiz.“.

(18) Anhang 1 wird wie folgt geändert:

(a) Nach der Überschrift werden die folgenden Absätze eingefügt:

„1. Bei der Anwendung der in diesem Anhang aufgeführten Rechtsakte im Geltungsbereich des Abkommens bleiben der Grundsatz der dynamischen Angleichung der Rechtsvorschriften gemäss Artikel 5 des Institutionellen Protokolls sowie die in Absatz 7 dieses Artikels aufgeführten Ausnahmen vorbehalten.

2. Sofern in technischen Anpassungen nichts anderes bestimmt ist, sind die Rechte und Pflichten, die in den in diesem Anhang aufgeführten Rechtsakten der Union für die Mitgliedstaaten der Union vorgesehen sind, so zu verstehen, dass sie für die Schweiz vorgesehen sind. Dies wird unter vollständiger Einhaltung des Institutionellen Protokolls zu diesem Abkommen angewendet.“

(b) Abschnitt 4 wird wie folgt geändert:

(i) Die folgenden Rechtsakte werden eingefügt:

„– Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22).

- Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).
- Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 der Kommission vom 7. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität (ABl. L 94 vom 8.4.2016, S. 1).
- Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69).“

(ii) die folgenden Rechtsakte werden gestrichen:

- Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).
- Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70).
- Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weagentgelten (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 75);

(iii) im Eintrag für die Richtlinie 2007/59/EG wird Folgendes angefügt:

„Die Fahrerlaubnis für Triebfahrzeugführer und die Zusatzbescheinigung, die gemäss Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und b der Richtlinie 2007/59/EG und den entsprechenden Bestimmungen, die in der schweizerischen Rechtsordnung gemäss Artikel 5 des Institutionellen Protokolls erlassen oder beibehalten werden, erteilt wurden, werden gegenseitig anerkannt.“

(iv) im Eintrag für die Richtlinie (EU) 2016/797 wird Folgendes angefügt:

„Die Richtlinie (EU) 2016/797 unterliegt Übergangsmassnahmen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Eisenbahnverkehrs zwischen der Schweiz und der Union gemäss dem Beschluss Nr. 2/2019 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz (ABl. L 13 vom 17.1.2020, S. 43), mit allen nachfolgenden Änderungen, wenn und soweit die Vertragsparteien im Gemischten Ausschuss Anpassungen beschliessen, mit denen diese Massnahmen unter Berücksichtigung von Artikel 29a Unterabsatz 2 des Abkommens und Artikel 5 des Institutionellen Protokolls verlängert werden. Bezugnahmen auf die ‚Eisenbahnagentur der Europäischen Union‘ in der Richtlinie (EU) 2016/797 sind für das Gebiet der Schweiz als Bezugnahmen auf die ‚schweizerische nationale Sicherheitsbehörde‘ zu verstehen.“

- (v) im Eintrag für die Richtlinie (EU) 2016/798 wird Folgendes angefügt:

„Die Richtlinie (EU) 2016/798 unterliegt Übergangsmassnahmen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Eisenbahnverkehrs zwischen der Schweiz und der Union gemäss dem Beschluss Nr. 2/2019 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz (ABl. L 13 vom 17.1.2020, S. 43), mit allen nachfolgenden Änderungen, wenn und soweit die Vertragsparteien im Gemischten Ausschuss Anpassungen beschliessen, mit denen diese Massnahmen unter Berücksichtigung von Artikel 29a Unterabsatz 2 des Abkommens und Artikel 5 des Institutionellen Protokolls verlängert werden. Bezugnahmen auf die ‚Eisenbahnagentur der Europäischen Union‘ in der Richtlinie (EU) 2016/798 sind für das Gebiet der Schweiz als Bezugnahmen auf die ‚schweizerische nationale Sicherheitsbehörde‘ zu verstehen.“

- (vi) im Eintrag für die Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 wird Folgendes angefügt:

„Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 unterliegt Übergangsmassnahmen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Eisenbahnverkehrs zwischen der Schweiz und der Union gemäss dem Beschluss Nr. 2/2019 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz (ABl. L 13 vom 17.1.2020, S. 43), mit allen nachfolgenden Änderungen, wenn und soweit die Vertragsparteien im Gemischten Ausschuss Anpassungen beschliessen, mit denen diese Massnahmen unter Berücksichtigung von Artikel 29a Unterabsatz 2 des Abkommens und Artikel 5 des Institutionellen Protokolls verlängert werden. Bezugnahmen auf die ‚Eisenbahnagentur der Europäischen Union‘ in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 sind für das Gebiet der Schweiz als Bezugnahmen auf die ‚schweizerische nationale Sicherheitsbehörde‘ zu verstehen.“

(vii) im Eintrag für die Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 wird Folgendes angefügt:

„Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 unterliegt Übergangsmassnahmen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Eisenbahnverkehrs zwischen der Schweiz und der Union gemäss dem Beschluss Nr. 2/2019 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz (ABl. L 13 vom 17.1.2020, S. 43), mit allen nachfolgenden Änderungen, wenn und soweit die Vertragsparteien im Gemischten Ausschuss Anpassungen beschliessen, mit denen diese Massnahmen unter Berücksichtigung von Artikel 29a Unterabsatz 2 des Abkommens und Artikel 5 des Institutionellen Protokolls verlängert werden. Bezugnahmen auf die ‚Eisenbahnagentur der Europäischen Union‘ in der Durchführungsverordnung (EU) 2018/763 sind für das Gebiet der Schweiz als Bezugnahmen auf die ‚schweizerische nationale Sicherheitsbehörde‘ zu verstehen.“

(viii) im Eintrag für die Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 wird Folgendes angefügt:

„Die Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 unterliegt Übergangsmassnahmen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Eisenbahnverkehrs zwischen der Schweiz und der Union gemäss dem Beschluss Nr. 2/2019 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz (ABl. L 13 vom 17.1.2020, S. 43), mit allen nachfolgenden Änderungen, wenn und soweit die Vertragsparteien im Gemischten Ausschuss Anpassungen beschliessen, mit denen diese Massnahmen unter Berücksichtigung von Artikel 29a Unterabsatz 2 des Abkommens und Artikel 5 des Institutionellen Protokolls verlängert werden. Bezugnahmen auf die ‚Eisenbahnagentur der Europäischen Union‘ in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/250 sind für das Gebiet der Schweiz als Bezugnahmen auf die ‚schweizerische nationale Sicherheitsbehörde‘ zu verstehen.“

- (c) in Abschnitt 5 wird der folgende Rechtsakt eingefügt:

„– Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Strasse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1); zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22); mit Ausnahme der Artikel 5 und 5a der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, nach Massgabe von Artikel 24a Absatz 5 des Abkommens.“

- (19) Anhang 10 erhält folgende Fassung:

„ANHANG 10

ANWENDUNGSMODALITÄTEN FÜR DIE GEBÜHREN GEMÄSS ARTIKEL 40

Vorbehaltlich der Bestimmungen von Artikel 40 Absatz 4 werden die in Artikel 40 vorgesehenen Gebühren wie folgt erhoben:

- a) Bei Beförderungen, die auf einer Strecke von unter oder über 300 km durch die Schweiz verlaufen, werden die Gebühren im Verhältnis zu der tatsächlich in der Schweiz zurückgelegten Wegstrecke berechnet.
- b) Die Gebühren werden entsprechend der Gewichtsklasse des Fahrzeugs berechnet.“

- (20) Die Gemeinsame Erklärung, die diesem Protokoll beigelegt ist, wird zu den in der Schlussakte des Abkommens enthaltenen Erklärungen hinzugefügt.

ARTIKEL 2

INKRAFTTRETEN

1. Dieses Protokoll wird von den Vertragsparteien nach ihren eigenen Verfahren ratifiziert oder genehmigt. Die Vertragsparteien notifizieren einander den Abschluss der internen Verfahren, die für das Inkrafttreten dieses Protokolls erforderlich sind.
2. Dieses Protokoll tritt am ersten Tag des zweiten Monats in Kraft, der auf die letzte Notifikation betreffend die folgenden Instrumente folgt:
 - (a) Institutionelles Protokoll zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft andererseits über die Freizügigkeit;
 - (b) Änderungsprotokoll zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft andererseits über die Freizügigkeit;
 - (c) Institutionelles Protokoll zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr;

- (d) Änderungsprotokoll zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr;
- (e) Protokoll über staatliche Beihilfen zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr;
- (f) Institutionelles Protokoll zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse;
- (g) Protokoll über staatliche Beihilfen zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse;
- (h) Änderungsprotokoll zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Handel mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen;
- (i) Institutionelles Protokoll zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen;
- (j) Änderungsprotokoll zum Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen;
- (k) Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den regelmässigen finanziellen Beitrag der Schweiz zur Verringerung der wirtschaftlichen und sozialen Ungleichheiten in der Europäischen Union;

- (l) Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und der Schweizerischen Eidgenossenschaft andererseits über die Teilnahme der Schweizerischen Eidgenossenschaft an Programmen der Union;
- (m) Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Modalitäten und Bedingungen für die Beteiligung der Schweizerischen Eidgenossenschaft an der Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm.

Geschehen zu [...] am [...] in zweifacher Ausfertigung in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, irischer, italienischer, kroatischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer und ungarischer Sprache abgefasst, wobei jeder dieser Wortlaute gleichermassen verbindlich ist.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterzeichnet.

(Unterschriftenblock, entsprechende Formulierung in allen 24 Amtssprachen der EU: „Für die Schweizerische Eidgenossenschaft“ und „Für die Europäische Union“)

GEMEINSAME ERKLÄRUNG
ZUM ÄNDERUNGSPROTOKOLL
ZUM ABKOMMEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT
UND DER SCHWEIZERISCHEN EIDGENOSSENSCHAFT ÜBER DEN GÜTER-
UND PERSONENVERKEHR AUF SCHIENE UND STRASSE

1. Die Vertragsparteien nehmen zur Kenntnis, dass das anwendbare Unionsrecht die Möglichkeit vorsieht, dass unabhängige nationale Kapazitätszuweisungsstellen für die nichtdiskriminierende Zuweisung von Zugtrassen zuständig sind.

Die Vertragsparteien nehmen zur Kenntnis, dass gemäss der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32) das Verkehrsmanagement weiterhin in die Zuständigkeit der nationalen Infrastrukturbetreiber fällt.

2. Die Vertragsparteien nehmen zur Kenntnis, dass abhängig von den jeweiligen Wettbewerbsregeln das anwendbare Unionsrecht nicht ausschliesst, dass internationale Gruppierungen grenzüberschreitende Verkehrsdienste erbringen, einschliesslich grenzüberschreitender Verkehrsdienste, die teilweise aus Diensten bestehen, die im Taktfahrplan vorgesehen sind.
3. Die Vertragsparteien sind bestrebt, die Übergangsmassnahmen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Eisenbahnverkehrs zwischen der Schweiz und der Union gemäss Beschluss Nr. 2/2019 des Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz (ABl. L 13 vom 17.1.2020, S. 43) jeweils um drei Jahre zu verlängern, vorbehaltlich der Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses.