



Rada  
Unii Europejskiej

Bruksela, 11 lutego 2026 r.  
(OR. en)

10571/25

---

**Międzyinstytucjonalne numery  
referencyjne:**  
2025/0162 (NLE)  
2025/0163 (NLE)

---

**AELE 57  
CH 23  
MI 429**

#### **AKTY USTAWODAWCZE I INNE INSTRUMENTY**

---

Dotyczy: Protokół zmieniający do Umowy między Wspólnotą Europejską  
a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego  
rzeczy i osób

---

PROTOKÓŁ ZMIENIAJĄCY  
DO UMOWY  
MIĘDZY WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ  
A KONFEDERACJĄ SZWAJCARSKĄ  
W SPRAWIE PRZEWOZU KOLEJOWEGO I DROGOWEGO  
RZECZY I OSÓB

UNIA EUROPEJSKA, zwana dalej „Unią”,

oraz

KONFEDERACJA SZWAJCARSKA, zwana dalej „Szwajcarią”,

zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”,

POTWIERDZAJĄC znaczenie Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób, sporządzonej w Luksemburgu dnia 21 czerwca 1999 r. (zwanej dalej „Umową”);

PRAGNĄC promować kolejowy i drogowy przewóz osób i rzeczy między Umawiającymi się Stronami w zakresie stosowania Umowy;

UZNAJĄC dążenie Umawiających się Stron do przenoszenia towarów z transportu drogowego na transport kolejowy;

PRAGNĄC zachować – w odniesieniu do transportu kolejowego – wysokiej jakości system transportowy oparty na zasadach wydajności, atrakcyjności i niezawodności usług przewozu rzeczy i osób, kluczowy dla ludności i gospodarki;

UZNAJĄC konieczność doprecyzowania prawa przedsiębiorstw kolejowych do wykonywania międzynarodowych osobowych przewozów kolejowych, w tym prawa do zapewniania pasażerom możliwości wsiadania na dowolnej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej oraz wysiadania na innej stacji, w tym w przypadkach, gdy takie stacje znajdują się na terytorium innej Umawiającej się Strony;

UZNAJĄC, że obowiązujące prawo unijne nie wyklucza – z zastrzeżeniem przestrzegania stosownych reguł konkurencji przez Umawiające się Strony– możliwości świadczenia przez międzynarodowe grupy usług przewozu międzynarodowego, w tym usług przewozu międzynarodowego, które częściowo składają się z usług stanowiących element cyklicznego rozkładu jazdy;

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie ułatwienia nowych usług międzynarodowego kolejowego przewozu osób, a tym samym poprawy międzynarodowych połączeń kolejowych między Umawiającymi się Stronami, przy jednoczesnym zapewnieniu, aby nie miało to negatywnego wpływu na pasażerów korzystających ze szwajcarskich usług przewozu o zasięgu wyłącznie krajowym;

UWZGLĘDNIAJĄC korzyści dla pasażerów, jakie mogą wynikać z otwarcia rynku świadczenia usług międzynarodowego kolejowego przewozu osób, a tym samym znaczenie, z uwzględnieniem wyjątków przyznanych Szwajcarii, zapewnienia skutecznego dostępu do infrastruktury i równych warunków działania w zakresie świadczenia takich usług;

UWZGLĘDNIAJĄC szwajcarską opłatę za pojazdy ciężarowe oraz wspólny cel, jakim jest zapewnienie zgodności z zasadami regulującymi pobieranie opłat za pojazdy drogowe w Unii;

UZNAJĄC zalety wynikające ze ścisłej współpracy między Szwajcarią a Agencją Kolejową Unii Europejskiej (ERA), opartej na art. 75 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796<sup>1</sup>,

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

## ARTYKUŁ 1

### Zmiany Umowy

W Umowie wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Niniejszą Umowę stosuje się do międzynarodowego kolejowego przewozu osób i rzeczy oraz do kombinowanego transportu międzynarodowego.

Niniejsza Umowa nie ma zastosowania do przewozu kolejowego osób o zasięgu wyłącznie krajowym, tj. krajowego transportu dalekobieżnego, regionalnego i lokalnego w Szwajcarii.

Niniejsza Umowa nie ma zastosowania do przedsiębiorstw kolejowych, które wykonują wyłącznie usługi przewozu miejskiego, podmiejskiego lub regionalnego na wydzielonych sieciach lokalnych i regionalnych przeznaczonych do świadczenia usług przewozowych przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej, lub na sieciach przeznaczonych wyłącznie do wykonywania miejskich lub podmiejskich przewozów kolejowych.”;

2) w art. 3 ust. 2 dodaje się tiret w brzmieniu:

„– „międzynarodowy kolejowy przewóz osób” oznacza usługę przewozu osób, w ramach której pociąg przekracza granicę między Umawiającymi się Stronami, obejmującą prawo do zapewniania pasażerom możliwości wsiadania na dowolnej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej stacji, w tym w przypadkach, gdy takie stacje te znajdują się na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pod warunkiem że głównym celem usługi jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się na terytorium jednej Umawiającej się Strony a stacjami znajdującymi się na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.”;

3) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Z zastrzeżeniem ustępów 2 i 3 Szwajcaria przyjmuje lub utrzymuje, zgodnie z artykułem 5 ustęp 2 protokołu instytucjonalnego do niniejszej Umowy (zwanego dalej „protokołem instytucjonalnym”), uzgodnienia odpowiadające prawodawstwu Unii w zakresie warunków technicznych regulujących transport drogowy, jak określono w załączniku 1 sekcja 3.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Szwajcaria przyjmuje lub utrzymuje, zgodnie z artykułem 5 ustęp 2 protokołu instytucjonalnego, przepisy odpowiadające prawodawstwu Unii w zakresie kontroli technicznych pojazdów, o których mowa w załączniku 1 sekcja 3.”;

4) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy rzeczy, jak również przejazdy bez ładunku między terytoriami Umawiających się Stron, odbywają się na podstawie zezwolenia unijnego, którego wzór znajduje się w załączniku 3, zgodnie z prawodawstwem Unii, o którym mowa w załączniku 1, lub na podstawie zezwolenia szwajcarskiego zgodnie z odpowiednimi przepisami szwajcarskimi przyjętymi lub utrzymywanymi zgodnie z artykułem 5 ustęp 2 protokołu instytucjonalnego.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Procedury dotyczące wydawania, odnawiania i cofania zezwoleń oraz procedury dotyczące wzajemnej pomocy są objęte prawodawstwem Unii, o którym mowa w załączniku 1 sekcja 1, lub odpowiednimi przepisami szwajcarskimi przyjętymi lub utrzymywanymi zgodnie z artykułem 5 ustęp 2 protokołu instytucjonalnego.”;

5) art. 17 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wzór takich licencji oraz procedury ich uzyskiwania, wykorzystywania i odnawiania są określone w prawie Unii, o którym mowa w załączniku 1 sekcja 1, lub w odpowiednich przepisach szwajcarskich przyjętych lub utrzymywanych zgodnie z artykułem 5 ustęp 2 protokołu instytucjonalnego.”;

6) w art. 24 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorstwom kolejowym i międzynarodowym grupom z siedzibą na terytorium jednej z Umawiających się Stron przysługuje prawo tranzytu i dostępu do infrastruktury kolejowej na terytorium drugiej Umawiającej się Strony na potrzeby wykonywania usługi przewozu międzynarodowego, na warunkach określonych w prawodawstwie Unii, o którym mowa w załączniku 1 sekcja 4.”;

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„1a. W ramach usługi przewozu międzynarodowego osób przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewnienia pasażerom możliwości wsiadania na dowolnej stacji znajdującej się na trasie międzynarodowej i wysiadania na innej stacji, w tym w przypadkach, gdy takie stacje znajdują się na terytorium tej samej Umawiającej się Strony, pod warunkiem że głównym celem danej usługi jest przewóz pasażerów z terytorium jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Strony. Na wniosek odpowiednich właściwych organów lub zainteresowanych przedsiębiorstw kolejowych odpowiedni organ regulacyjny lub odpowiednie organy regulacyjne określają, czy głównym celem usługi jest przewóz pasażerów z terytorium jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Strony.”;

7) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„ARTYKUŁ 24a

Wyjątki od zasady dynamicznego dostosowywania dotyczące transportu kolejowego

Następujące sytuacje stanowią wyjątki w rozumieniu artykułu 5 ustęp 7 protokołu instytucjonalnego:

1) możliwość zobowiązania przedsiębiorstw transportu pasażerskiego do udziału w integracji cen transportu publicznego, to jest oferowanie podróżnym korzystającym z sieci różnych przedsiębiorstw transportu publicznego jednej umowy transportowej, pod warunkiem że przedsiębiorstwa te zachowują uprawnienia w zakresie ustalania cen;

2) stosowanie szwajcarskich instrumentów zarządzania zdolnością przepustową przewidujących minimalną liczbę tras pociągów na godzinę dla określonych rodzajów ruchu, w tym towarowego, regionalnego i dalekobieżnego ruchu pasażerskiego, które mogą również służyć celom międzynarodowym. Instrumenty takie podlegają zasadzie niedyskryminacji, o której mowa w artykule 1 ustęp 3 niniejszej Umowy.

Przedsiębiorstwa planujące i wykonujące usługi międzynarodowego kolejowego przewozu osób w Szwajcarii są traktowane jako zainteresowane strony w ramach istniejących szwajcarskich procedur konsultacji na podstawie szwajcarskich instrumentów zarządzania zdolnością przepustową;

3) możliwość przyznania pierwszeństwa ruchowi pasażerskiemu zgodnie z cyklicznym rozkładem jazdy mającym zastosowanie do usług przewozu kolejowego na całym terytorium Szwajcarii.

Kryterium, o którym mowa w akapicie pierwszym, stosuje się w sposób niedyskryminacyjny w odniesieniu do alokacji tras pociągów przedsiębiorstwom składającym porównywalne wnioski pod względem częstotliwości obsługi.

Pierwszeństwo, o którym mowa w akapicie pierwszym, przyznaje się usługom, które są niezbędne dla cyklicznego rozkładu jazdy.

Jeżeli przed upływem stosownego terminu w ramach procedury alokacji rocznej przedsiębiorstwo złoży wniosek o przyznanie trasy pociągu w międzynarodowym przewozie osób w Szwajcarii, który nie może zostać uwzględniony na etapie wzajemnej koordynacji, wniosek ten ma pierwszeństwo, jeśli chodzi o wykorzystanie pozostałej nieprzydzielonej zdolności przepustowej, w tym zdolności przepustowej, która została zabezpieczona w szwajcarskich instrumentach zarządzania zdolnością przepustową, ale o którą nie wystąpiono w trakcie procedury alokacji rocznej.

Unia lub jej państwa członkowskie mogą przyznać na swoim terytorium pierwszeństwo przedsiębiorstwom mającym siedzibę w Unii i wykonującym usługi przewozu osób względem szwajcarskiej usługi międzynarodowego przewozu kolejowego osób, która stanowi realizację części usługi przewozu międzynarodowego zgodnie ze szwajcarskim cyklicznym rozkładem jazdy i która nie stanowi świadczenia usługi w ramach międzynarodowej grupy;

4) prawo do uwzględniania w zezwoleniach i koncesjach przyznawanych przedsiębiorstwom transportu kolejowego i międzynarodowym grupom niedyskryminacyjnych postanowień dotyczących norm socjalnych, takich jak lokalne i sektorowe wynagrodzenie i warunki pracy w Szwajcarii;

5) w odniesieniu do obowiązków przetargowych dotyczących zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w odniesieniu do transgranicznych usług przewozu kolejowego osób o zasięgu regionalnym, miejskim i podmiejskim, Szwajcaria może udzielić bezpośredniego zamówienia publicznego na usługi w odniesieniu do części transgranicznej usługi kolejowego przewozu osób o zasięgu regionalnym, miejskim i podmiejskim, która jest wykonywana na terytorium Szwajcarii. W takim przypadku Szwajcaria udziela zamówienia publicznego na usługi podmiotowi, któremu udzielono zamówienia publicznego na usługi na terytorium Unii, albo przewoźnikowi, który współpracuje z przedsiębiorstwem kolejowym, któremu udzielono zamówienia publicznego na usługi w zakresie obsługi danej linii na terytorium Unii.

Z zastrzeżeniem niniejszego ustępu właściwe organy konsultują się z wyprzedzeniem w sprawie warunków świadczenia usługi publicznej, która ma zostać przyznana, w tym w sprawie harmonogramu postępowania o udzielenie zamówienia.”;

8) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„ARTYKUŁ 29a

Udział w pracach Agencji Kolejowej Unii Europejskiej

Szwajcaria ma prawo uczestniczyć, zgodnie z artykułem 75 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1), w pracach Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (zwanej dalej „ERA”), w tym otrzymuje odpowiedni dostęp do baz danych i rejestrów.

ERA nie posiada uprawnień wykonawczych w Szwajcarii. W związku z tym odpowiednich przepisów rozporządzenia (UE) 2016/796 określających takie uprawnienia wykonawcze ERA w Szwajcarii nie włącza się do załącznika 1 do niniejszej Umowy.”;

9) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„ARTYKUŁ 32a

Wyłączenie zwiększenia przepustowości dróg

W drodze wyjątku w rozumieniu artykułu 5 ustęp 7 protokołu instytucjonalnego, prac w zakresie nowej infrastruktury dla potrzeb bezpieczeństwa ruchu drogowego, takich jak drażnienie drugiego tunelu drogowego pod przełęczą św. Gotarda, nie uznaje się za zwiększenie przepustowości dróg, a ograniczenie przepustowości dróg do obecnego poziomu nie jest uznawane za jednostronne ograniczenie ilościowe.”;

10) art. 40 otrzymuje brzmienie:

„ARTYKUŁ 40

Środki podjęte przez Szwajcarię

1. Mając na uwadze osiągnięcie celów określonych w artykule 37 oraz w świetle zwiększenia ograniczeń ciężaru opisanych w artykule 7 ustęp 3, Szwajcaria wprowadza niedyskryminacyjny podatek od podjazdów. W szczególności podatek ten jest oparty na zasadach określonych w artykule 38 ustęp 1 oraz na procedurach określonych w załączniku 10.
2. Opłaty różnicuje się według kategorii opartych na emisjach z pojazdów. Na wniosek Szwajcarii Wspólny Komitet podejmuje decyzję o zróżnicowaniu opłat według kategorii, które w całości lub w części oparte są o zużycie.
3. Średnia ważona opłat nie może przekraczać 325 CHF dla pojazdów o maksymalnej masie całkowitej według dokumentu rejestracyjnego pojazdu nie większej niż 40 t i pokonujących odległość 300 km przez Alpy. Opłata dla kategorii pojazdów emitujących najwięcej zanieczyszczeń nie może przekraczać 380 CHF.
4. Część opłat, o których mowa w ustępie 3, może składać się z opłat za korzystanie z wyspecjalizowanej alpejskiej infrastruktury. Powyższa część nie może stanowić więcej niż 15 % opłat, o których mowa w ustępie 3.

5. Kategorie wagowe określone w ustępie 3 ustala się, biorąc pod uwagę liczbę pojazdów przypadającą na kategorię stosowaną w Szwajcarii. Liczba pojazdów każdej kategorii jest ustalana na podstawie spisów podlegających rozpatrzeniu przez Wspólny Komitet. Wspólny Komitet ustala kategorie wagowe na podstawie analiz przeprowadzanych co dwa lata w celu uwzględnienia tendencji dotyczących struktury użytkowników dróg w Szwajcarii oraz zmian w zakresie emisji i zużycia.”;

11) art. 42 otrzymuje brzmienie:

#### „ARTYKUŁ 42

##### Przeгляд poziomu opłat

1. Dnia 1 stycznia 2007 roku, a później w dwuletnich odstępach, najwyższe dopuszczalne poziomy opłat ustalonych w artykule 40 ustęp 3 zostaną dostosowane zgodnie ze stopą inflacji w Szwajcarii w ciągu poprzednich dwóch lat. W tym celu Szwajcaria przesyła Wspólnemu Komitetowi, najpóźniej do dnia 30 września roku poprzedzającego dostosowanie, niezbędne dane statystyczne, na których będzie się opierać wspomniane dostosowanie. Wspólny Komitet zbiera się, na wniosek Unii, w ciągu 30 dni od otrzymania wspomnianego komunikatu, w celu przeprowadzenia konsultacji w sprawie dostosowania.

2. Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2007 roku Wspólny Komitet może, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, dokonać przeglądu najwyższego dopuszczalnego poziomu opłat ustalonych w artykule 40 ustęp 3 w celu ich dostosowania w drodze wspólnego porozumienia. Przedmiotowy przegląd przeprowadzany jest na podstawie następujących kryteriów:

- poziomu i struktury podatków dwóch Umawiających się Stron, w szczególności w odniesieniu do porównywalnych tras transalpejskich,

- dystrybucji ruchu między porównywalnymi trasami transalpejskimi,
- tendencji dystrybucji transportu intermodalnego w regionie alpejskim,
- rozwoju transalpejskiej infrastruktury kolejowej.”;

12) art. 46 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jeżeli po dniu 1 stycznia 2005 roku, pomimo istnienia konkurencyjnych cen transportu kolejowego oraz właściwego zastosowania środków przewidzianych w artykule 36 dotyczących wskaźników jakości, istnieją trudności dotyczące przepływu transalpejskiego ruchu drogowego w Szwajcarii, oraz jeżeli w ciągu 10-tygodniowego okresu średnia stopa wykorzystania przepustowości kolei w Szwajcarii (towarzyszący oraz nietowarzyszący transport kombinowany) wynosi poniżej 66 %, Szwajcaria może, w drodze odstępstwa od artykułu 40 ustępy 3 i 4, podnieść opłaty przewidziane w artykule 40 ustęp 3 nie więcej niż o 12,5 %. Cały przychód z powyższej podwyżki zostaje wykorzystany na podniesienie konkurencyjności transportu kolejowego i transportu kombinowanego w stosunku do transportu drogowego.”;

13) art. 51 otrzymuje brzmienie:

„ARTYKUŁ 51

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się Wspólny Komitet.

Wspólny Komitet jest złożony z przedstawicieli Umawiających się Stron.

2. Wspólnemu Komitetowi współprzewodniczą przedstawiciel Unii i przedstawiciel Szwajcarii.
3. Wspólny Komitet:
  - a) zapewnia właściwe funkcjonowanie niniejszej Umowy, skuteczne zarządzanie nią oraz jej stosowanie;
  - b) stanowi forum wzajemnych konsultacji i stałej wymiany informacji między Umawiającymi się Stronami, w szczególności w celu znalezienia rozwiązania trudności związanych z wykładnią lub stosowaniem niniejszej Umowy lub aktu prawnego Unii, do których odsyła się w niniejszej Umowie, zgodnie z artykułem 10 protokołu instytucjonalnego do niniejszej Umowy;
  - c) formułuje zalecenia dla Umawiających się Stron w sprawach dotyczących niniejszej Umowy;
  - d) przyjmuje decyzje w przypadkach przewidzianych w niniejszej Umowie;
  - e) odpowiada za monitorowanie i stosowanie niniejszej Umowy, a w szczególności artykułu 27 ustęp 6 oraz artykułów 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46 i 47; oraz
  - f) wykonuje wszelkie inne kompetencje przyznane mu w niniejszej Umowie.
4. Wspólny Komitet podejmuje decyzje na zasadzie konsensusu.

Decyzje te są wiążące dla Umawiających się Stron, które wdrażają wszystkie niezbędne środki w celu wykonania tych decyzji.

5. Posiedzenia Wspólnego Komitetu odbywają się przynajmniej raz do roku, na przemian w Brukseli i w Bernie, chyba że współprzewodniczący postanowią inaczej. Komitet zbiera się również na wniosek jednej z Umawiających się Stron.

Współprzewodniczący mogą uzgodnić zorganizowanie posiedzenia w formie wideokonferencji lub telekonferencji.

6. Wspólny Komitet przyjmuje swój regulamin i w razie potrzeby go aktualizuje.

7. Wspólny Komitet może podejmować decyzje w sprawie utworzenia grupy roboczej lub grupy ekspertów, która może wspomagać go w wypełnianiu obowiązków.”;

14) tytuł art. 53 otrzymuje brzmienie:

„ARTYKUŁ 53

Tajemnica zawodowa”;

15) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„ARTYKUŁ 53a

Informacje niejawne i szczególnie chronione informacje jawne

1. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może być interpretowane jako wymagające od Umawiającej się Strony udostępnienia informacji niejawnych.

2. Informacje niejawne lub materiały niejawne przekazywane lub wymieniane między Umawiającymi się Stronami na mocy niniejszej Umowy są przetwarzane i chronione zgodnie z Umową między Unią Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie procedur bezpieczeństwa przy wymianie informacji niejawnych, sporządzoną w Brukseli dnia 28 kwietnia 2008 r., oraz z wdrażającymi ją uzgodnieniami dotyczącymi bezpieczeństwa.

3. Wspólny Komitet przyjmuje, w drodze decyzji, instrukcje postępowania w celu zapewnienia ochrony szczególnie chronionych informacji jawnych wymienianych między Umawiającymi się Stronami.”;

16) w art. 55 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku gdy jedna z Umawiających się Stron życzy sobie zmiany postanowień niniejszej Umowy, powiadamia o tym odpowiednio Wspólny Komitet. Z zastrzeżeniem ustępu 3, zmieniona wersja niniejszej Umowy wchodzi w życie z dniem zakończenia odpowiednich procedur wewnętrznych.”;

b) uchyla się ust. 2;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Załączniki 5, 6, 8 i 9 mogą zostać zmienione decyzją Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 51 ustęp 3 litera d).”;

17) art. 57 otrzymuje brzmienie:

„Niniejszą Umowę stosuje się, z jednej strony, do terytorium, do którego mają zastosowanie Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach, oraz, z drugiej strony, do terytorium Szwajcarii.”;

18) w załączniku 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) po tytule dodaje się punkty w brzmieniu:

„1. W zakresie stosowania Umowy akty prawne Unii wymienione w niniejszym załączniku mają zastosowanie z zastrzeżeniem zasady dynamicznego dostosowania, o której mowa w art. 5 protokołu instytucjonalnego, a także z zastrzeżeniem wyjątków wymienionych w ust. 7 tego artykułu.

2. O ile dostosowania techniczne nie stanowią inaczej, prawa i obowiązki państw członkowskich Unii przewidziane w aktach prawnych Unii określonych w niniejszym załączniku uznaje się za prawa i obowiązki Szwajcarii. Ma to zastosowanie przy pełnym poszanowaniu protokołu instytucjonalnego.”;

b) w sekcji 4 wprowadza się następujące zmiany:

(i) dodaje się następujące akty:

„– rozporządzenie (UE) nr 913/2010 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22);

- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32);
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/545 z dnia 7 kwietnia 2016 r. w sprawie procedury i kryteriów dotyczących umów ramowych o alokację zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 94 z 8.4.2016, s. 1);
- decyzja delegowana Komisji (UE) 2017/2075 z dnia 4 września 2017 r. zastępująca załącznik VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 295 z 14.11.2017, s. 69).”;

(ii) skreśla się następujące akty:

- „– dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25);
- dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70);
- dyrektywa Rady 95/19/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za infrastrukturę (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 75).”;

(iii) w pozycji dotyczącej dyrektywy 2007/59/WE dodaje się tekst w brzmieniu:

„Licencja maszynisty i świadectwo uzupełniające, wydane zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) i b) dyrektywy 2007/59/WE oraz odpowiednimi przepisami przyjętymi lub utrzymywanymi w porządku prawnym Szwajcarii zgodnie z art. 5 protokołu instytucjonalnego, są wzajemnie uznawane.”;

(iv) w pozycji dotyczącej dyrektywy (UE) 2016/797 dodaje się tekst w brzmieniu:

„Dyrektywa (UE) 2016/797 podlega środkom przejściowym służącym utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią, jak określono w decyzji nr 2/2019 Komitetu Wspólnoty i Szwajcarii do spraw Transportu Śródlądowego (Dz.U. L 13 z 17.1.2020, s. 43) z późniejszymi zmianami, o ile i w zakresie, w jakim Umawiające się Strony postanowią w ramach Wspólnego Komitetu dokonać dostosowań przedłużających obowiązywanie przedmiotowych środków, z uwzględnieniem art. 29a akapit drugi Umowy oraz art. 5 protokołu instytucjonalnego. W przypadku gdy dyrektywa (UE) 2016/797 odnosi się do »Agencji Kolejowej Unii Europejskiej«, odniesienie to oznacza dla terytorium Szwajcarii »krajowy organ ds. bezpieczeństwa Szwajcarii«.”;

- (v) w pozycji dotyczącej dyrektywy (UE) 2016/798 dodaje się tekst w brzmieniu:

„Dyrektywa (UE) 2016/798 podlega środkom przejściowym służącym utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią, jak określono w decyzji nr 2/2019 Komitetu Wspólnoty i Szwajcarii do spraw Transportu Śródlądowego (Dz.U. L 13 z 17.1.2020, s. 43) z późniejszymi zmianami, o ile i w zakresie, w jakim Umawiające się Strony postanowią w ramach Wspólnego Komitetu dokonać dostosowań przedłużających obowiązywanie przedmiotowych środków, z uwzględnieniem art. 29a akapit drugi Umowy oraz art. 5 protokołu instytucjonalnego. W przypadku gdy dyrektywa (UE) 2016/798 odnosi się do »Agencji Kolejowej Unii Europejskiej«, odniesienie to oznacza dla terytorium Szwajcarii »krajowy organ ds. bezpieczeństwa Szwajcarii.«”;

- (vi) w pozycji dotyczącej rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/545 dodaje się tekst w brzmieniu:

„Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 podlega środkom przejściowym służącym utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią, jak określono w decyzji nr 2/2019 Komitetu Wspólnoty i Szwajcarii do spraw Transportu Śródlądowego (Dz.U. L 13 z 17.1.2020, s. 43) z późniejszymi zmianami, o ile i w zakresie, w jakim Umawiające się Strony postanowią w ramach Wspólnego Komitetu dokonać dostosowań przedłużających obowiązywanie przedmiotowych środków, z uwzględnieniem art. 29a akapit drugi Umowy oraz art. 5 protokołu instytucjonalnego. W przypadku gdy rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 odnosi się do »Agencji Kolejowej Unii Europejskiej«, odniesienie to oznacza dla terytorium Szwajcarii »krajowy organ ds. bezpieczeństwa Szwajcarii.«”;

- (vii) w pozycji dotyczącej rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 dodaje się tekst w brzmieniu:

„Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 podlega środkom przejściowym służącym utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią, jak określono w decyzji nr 2/2019 Komitetu Wspólnoty i Szwajcarii do spraw Transportu Śródlądowego (Dz.U. L 13 z 17.1.2020, s. 43) z późniejszymi zmianami, o ile i w zakresie, w jakim Umawiające się Strony postanowią w ramach Wspólnego Komitetu dokonać dostosowań przedłużających obowiązywanie przedmiotowych środków, z uwzględnieniem art. 29a akapit drugi Umowy oraz art. 5 protokołu instytucjonalnego. W przypadku gdy rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 odnosi się do »Agencji Kolejowej Unii Europejskiej«, odniesienie to oznacza dla terytorium Szwajcarii »krajowy organ ds. bezpieczeństwa Szwajcarii«.”;

- (viii) w pozycji dotyczącej rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/250 dodaje się tekst w brzmieniu:

„Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/250 podlega środkom przejściowym służącym utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią, jak określono w decyzji nr 2/2019 Komitetu Wspólnoty i Szwajcarii do spraw Transportu Śródlądowego (Dz.U. L 13 z 17.1.2020, s. 43) z późniejszymi zmianami, o ile i w zakresie, w jakim Umawiające się Strony postanowią w ramach Wspólnego Komitetu dokonać dostosowań przedłużających obowiązywanie przedmiotowych środków, z uwzględnieniem art. 29a akapit drugi Umowy oraz art. 5 protokołu instytucjonalnego. W przypadku gdy rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/250 odnosi się do »Agencji Kolejowej Unii Europejskiej«, odniesienie to oznacza dla terytorium Szwajcarii »krajowy organ ds. bezpieczeństwa Szwajcarii«.”;

c) w sekcji 5 dodaje się następujący akt prawny:

„– rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (Dz.U. L 354 z 23.12.2016, s. 22), z wyjątkiem art. 5 i 5a rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, na warunkach, o których mowa w art. 24a ust. 5 Umowy.”;

19) załącznik 10 otrzymuje brzmienie:

**„ZAŁĄCZNIK 10**

ZASADY STOSOWANIA OPŁAT  
PRZEWIDZIANYCH W ARTYKULE 40

Z zastrzeżeniem artykułu 40 ustęp 4, opłaty przewidziane w artykule 40 są nakładane w następujący sposób:

- a) w przypadku działalności transportowej prowadzonej w Szwajcarii, opłaty są zwiększane lub zmniejszane proporcjonalnie do zakresu, w jakim rzeczywista odległość pokonana w Szwajcarii przekracza lub jest mniejsza niż 300 km;
- b) opłaty są proporcjonalne do kategorii ciężaru pojazdu.”;

- 20) wspólna deklaracja, dołączona do niniejszego protokołu, zostaje dodana do deklaracji dołączonych do Aktu Końcowego do Umowy.

## ARTYKUŁ 2

### Wejście w życie

1. Niniejszy protokół podlega ratyfikacji lub zatwierdzeniu przez Umawiające się Strony zgodnie z ich procedurami. Umawiające się Strony powiadamiają się wzajemnie o zakończeniu wewnętrznych procedur niezbędnych do wejścia w życie niniejszego protokołu.
2. Niniejszy protokół wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po dniu ostatniego powiadomienia dotyczącego instrumentów wymienionych poniżej:
  - a) Protokół instytucjonalny do Umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób;
  - b) Protokół zmieniający do Umowy między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie swobodnego przepływu osób;
  - c) Protokół instytucjonalny do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego;

- d) Protokół zmieniający do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego;
- e) Protokół dotyczący pomocy państwa do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego;
- f) Protokół instytucjonalny do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób;
- g) Protokół dotyczący pomocy państwa do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób;
- h) Protokół zmieniający do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską dotyczącej handlu produktami rolnymi;
- i) Protokół instytucjonalny do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie wzajemnego uznawania w odniesieniu do oceny zgodności;
- j) Protokół zmieniający do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie wzajemnego uznawania w odniesieniu do oceny zgodności;
- k) Umowa między Unią Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie regularnego wkładu finansowego Szwajcarii przeznaczonego na zmniejszanie różnic gospodarczych i społecznych w Unii Europejskiej;

- l) Umowa między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej, z jednej strony, a Konfederacją Szwajcarską, z drugiej strony, w sprawie uczestnictwa Konfederacji Szwajcarskiej w programach Unii;
  
- m) Umowa między Unią Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie warunków uczestnictwa Konfederacji Szwajcarskiej w Agencji Unii Europejskiej ds. Programu Kosmicznego.

Niniejszy protokół sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach w językach angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim oraz włoskim, przy czym każdy z tych tekstów jest jednakowo autentyczny.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie do tego celu upoważnieni, złożyli swoje podpisy pod niniejszym protokołem.

Sporządzono w ..., dnia.....

W imieniu Unii Europejskiej

W imieniu Konfederacji Szwajcarskiej

WSPÓLNA DEKLARACJA  
TOWARZYSZĄCA PROTOKOŁOWI ZMIENIAJĄCEMU  
DO UMOWY MIĘDZY WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ  
A KONFEDERACJĄ SZWAJCARSKĄ W SPRAWIE PRZEWOZU KOLEJOWEGO  
I DROGOWEGO RZECZY I OSÓB

1. Umawiające się Strony odnotowują, że obowiązujące prawo UE przyznaje niezależnym krajowym organom ds. alokacji zdolności przepustowej kompetencje do przydzielania tras pociągów w sposób niedyskryminacyjny.

Umawiające się Strony odnotowują, że zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32) zarządzanie ruchem pozostaje w gestii krajowych zarządców infrastruktury.

2. Umawiające się Strony odnotowują, że – z zastrzeżeniem odpowiednich reguł konkurencji – obowiązujące prawo UE nie wyklucza wykonywania przez grupy międzynarodowe przewozów międzynarodowych, w tym przewozów międzynarodowych, które częściowo polegają na przewozach realizowanych w ramach cyklicznego rozkładu jazdy.
3. Umawiające się Strony dokładają starań, aby przedłużać środki przejściowe służące utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską, przewidziane w decyzji nr 2/2019 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria (Dz.U. UE L 13 z 17.1.2020, s. 43), w odstępach trzyletnich, z zastrzeżeniem odpowiednich decyzji Wspólnego Komitetu.