

Dansk udgave

Retsforskrifter

Indhold

I *Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk*

- ★ Rådets forordning (EØF) nr. 3637/92 af 27. november 1992 om et system til fordeling af transitrettigheder (økopoint) for lastvogne med en totalvægt på over 7,5 tons, som er indregistreret i en medlemsstat og kører i transit gennem Østrig . . . 1
-

II *Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk*

Rådet

92/577/EØF:

- ★ Rådets afgørelse af 27. november 1992 om indgåelse af aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej 4

Aftale mellem det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej 6

- ★ Underretning om ikrafttrædelsesdatoen for aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej, undertegnet i Porto den 2. maj 1992 25

92/578/EØF:

- ★ Rådets afgørelse af 30. november 1992 om indgåelse af aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Det Schweiziske Edsforbund om godstransport med jernbane og ad landevej 26

Aftale mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Det Schweiziske Edsforbund om godstransport ad landevej og med jernbane 28

2

De akter, hvis titel er trykt med magre typer, er løbende retsakter inden for rammerne af landbrugspolitikken og har normalt en begrænset gyldighedsperiode.

Titlen på alle øvrige akter er trykt med fede typer efter en asterisk.

I

(Retsakter hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EØF) Nr. 3637/92

af 27. november 1992

om et system til fordeling af transitrettigheder (økopoint) for lastvogne med en totalvægt på over 7,5 tons, som er indregistreret i en medlemsstat og kører i transit gennem Østrig

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Der er indgået en aftale ⁽³⁾ mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej;

det fastsættes i ovennævnte aftales artikel 15, at der skal ske en nedbringelse af den forurening, som lastvogne i transit gennem østrigsk område forårsager, hvilket skal opnås ved at reducere de samlede NO_x-emissioner fra lastvogne med en totalvægt på over 7,5 tons med 60% i aftalens tolvårsperiode, dvs. indtil udgangen af 2003;

disse samlede NO_x-emissioner modsvares af et antal point (økopoint), som køretøjer skal benytte for at få tilladelse til kørsel i transit gennem Østrig;

det fastsættes i aftalen, at de kompetente østrigske myndigheder vil stille ovennævnte økopoint til rådighed for Fællesskabet, og at dette vil fordele pointene mellem medlemsstaterne i overensstemmelse med dets egne regler og procedurer;

det er nødvendigt at fastsætte regler for fordeling og administration af de økopoint, der stilles til rådighed for Fællesskabet;

Kommissionen bør stille økopointene til rådighed for medlemsstaterne;

96,66% af de disponible økopoint bør tildeles medlemsstaterne efter en aftalt fordelingsnøgle, som er baseret på transportrelationerne med Østrig i 1991;

de økopoint, som på grundlag af de disponible oplysninger ikke skønnes at ville blive brugt før udgangen af det relevante år, bør medlemsstaterne i god tid tilbageføre til Kommissionen;

Kommissionen bør bevare de tiloversblevne og tilbageførte økopoint som en reserve, der fordeles efter aftalte objektive kriterier som kompensation til visse medlemsstater senest en måned før udgangen af det pågældende år;

ved fordelingen af denne reserve efter objektive kriterier bistås Kommissionen af det udvalg, bestående af repræsentanter for medlemsstaterne og med Kommissionens repræsentant som formand, der er nævnt i artikel 4 i Rådets afgørelse 92/577/EØF af 27. november 1992 om indgåelse af aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej ⁽⁴⁾ —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Med denne forordning etableres et system til fordeling mellem interesserede vognmænd af de økopoint, der stilles

⁽¹⁾ Udtalelse afgivet den 20. november 1992 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

⁽²⁾ Udtalelse afgivet den 24. november 1992 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

⁽³⁾ Se side 4 i denne Tidende.

⁽⁴⁾ Se side 4 i denne Tidende.

til rådighed for Fællesskabet i henhold til artikel 15 i aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej.

Artikel 2

1. Et antal økopoint svarende til 96,66 % af det samlede antal disponible point fordeles blandt medlemsstaterne efter den fordelingsnøgle, der er anført i Bilag I.

2. Disse økopoint stilles hvert år til rådighed for medlemsstaterne i to portioner, den første før den 1. oktober i det foregående år og den anden før den 1. marts i det pågældende år.

Artikel 3

1. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne fordele deres disponible økopoint i overensstemmelse med artikel 2 til interesserede erhvervsdrivende, der er etableret på deres område.

2. Senest den 15. oktober hvert år tilbagefører de kompetente myndigheder i medlemsstaterne de økopoint til Kommissionen, som på grundlag af de foreliggende oplysninger og skøn over trafikudviklingen for årets sidste måned ikke skønnes at ville blive brugt før udgangen af året.

Artikel 4

1. De økopoint, der ikke fordeles mellem medlemsstaterne i overensstemmelse med artikel 2, og dem, der er blevet tilbageført til Kommissionen i henhold til artikel 3, udgør en fællesskabsreserve.

2. Fællesskabsreservens økopoint fordeles af Kommissionen blandt medlemsstaterne i overensstemmelse med proceduren i artikel 5 senest en måned før årets udgang, i hvilken forbindelse der tages hensyn til, hvorledes den enkelte medlemsstat har administreret de økopoint, der er blevet tildelt den, og til hver medlemsstats vognmænds objektive behov, som især kan fastlægges ud fra følgende kriterier:

- Italiens og Grækenlands særlige situation, jf. Bilag II
- en ugunstig udgangsposition
- problemer med teknisk at bringe lastvognsparken i stand til at opfylde strengere NO_x-emissionsstandarder
- geografiske forhold
- uforudsete hændelser.

Artikel 5

Kommissionen bistås af et udvalg, der er nedsat ved artikel 4 i afgørelse 92/577/EØF.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til fordelingen af økopoint fra fællesskabsreserven. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til det pågældende spørgsmåls hastende karakter. Det udtaler sig med det flertal, som er fastsat i Traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemningen i udvalget tildeles de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, som er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

Kommissionen vedtager den påtænkte fordeling, når den er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

Er den påtænkte fordeling ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller hvis der ikke er afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag til fordeling af økopoint fra fællesskabsreserven. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Har Rådet efter udløbet af en frist på fire uger regnet fra forslagens forelæggelse for Rådet ikke truffet nogen afgørelse, vedtages den foreslåede fordeling af økopoint af Kommissionen.

Artikel 6

Denne forordning træder i kraft samtidig med aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. november 1992.

På Rådet vegne
J. PATTEN
Formand

BILAG I

Fordelingsnøgle for økopoint

| Medlemsstat | Enheder |
|------------------------|-----------|
| Belgien | 32 500 |
| Danmark | 40 500 |
| Tyskland | 482 500 |
| Grækenland | 60 500 |
| Spanien | 1 200 |
| Frankrig | 5 000 |
| Irland | 1 000 |
| Italien | 510 000 |
| Luxembourg | 5 000 |
| Nederlandene | 123 500 |
| Portugal | 400 |
| Det Forenede Kongerige | 8 500 |
| I alt | 1 270 600 |

BILAG II

Italiens og Grækenlands særlige situation, jf. artikel 4, stk. 2, første led

Af den normale reserve på 3,34% af det samlede antal økopoint skal et antal svarende til 0,41% af det samlede antal (svarende til ca. 5 430 af enhederne i Bilag I) i princippet forlods og i overensstemmelse med fordelingsnøglen i Bilag I tildeles Italien og Grækenland.

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

RÅDET

RÅDETS AFGØRELSE

af 27. november 1992

om indgåelse af aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej

(92/577/EØF)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej kan bidrage til en løsning af de aktuelle problemer vedrørende godstransporten gennem Alperne; det er nødvendigt at sikre en stabil og ikke-diskriminerende udvikling af transittrafikken, således at den internationale samhandel kan foregå med færrest mulige samfundsmæssige omkostninger og således, at de administrative og praktiske hindringer for transittrafikken reduceres mest muligt;

samtidig bør der med disse mål for øje tages hensyn til brugernes frie valg og til aspekterne i tilknytning til færdselssikkerheden og beskyttelsen af folkesundheden og det alpine miljø;

aftalens mål og indhold indgår i den fælles transportpolitik, og de tekniske standarder spiller en rolle med hensyn til gennemførelsen af disse mål;

⁽¹⁾ EFT nr. C 305 af 23. 11. 1992.

⁽²⁾ EFT nr. C 313 af 30. 11. 1992, s. 16.

der bør derfor fastlægges en procedure til godkendelse af den forvaltningsaftale, der er omhandlet i aftalen —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej godkendes på Fællesskabets vegne.

Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

Artikel 2

Formanden for Rådet foretager den i aftalens artikel 24 omhandlede notifikation ⁽³⁾.

Artikel 3

Den forvaltningsaftale, der er omhandlet i artikel 24, stk. 4, i aftalen, godkendes efter proceduren i artikel 4 i nærværende afgørelse.

Artikel 4

Kommissionen bistås af et udvalg, der er sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har en repræsentant for Kommissionen som formand.

⁽³⁾ Se side 25 i denne Tidende.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til det pågældende spørgsmåls hastende karakter. Det udtaler sig med det flertal, som er fastsat i Traktatens artikel 148, stk. 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemningen i udvalget tildeles de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, som er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller hvis der ikke er afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et forslag angående de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Har Rådet efter udløbet af en frist på fire uger regnet fra forslagens forelæggelse for Rådet ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

Artikel 5

Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af den i artikel 3 nævnte forvaltningsaftale efter proceduren i artikel 4.

Udfærdiget i Bruxelles, den 27. november 1992.

På Rådets vegne
J. PATTEN
Formand

**AFTALE MELLEM DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB OG
REPUBLIKKEN ØSTRIG OM GODSTRANSPORT I TRANSIT MED JERNBANE OG AD
LANDEVEJ**

OVERSIGT

| | <i>Side</i> |
|--|-------------|
| PRÆAMBEL: | 8 |
| Første del: Mål, anvendelsesområde og definitioner | 8 |
| Artikel 1: Mål | 8 |
| Artikel 2: Anvendelsesområde | 8 |
| Artikel 3: Definitioner | 8 |
| Anden del: Jernbanetransport og kombineret transport | 9 |
| Artikel 4: Principper | 9 |
| Artikel 5: Hovedtrafikforbindelser (Bilag I) | 9 |
| Artikel 6: Infrastrukturforanstaltninger i Østrig (Bilag II) | 9 |
| Artikel 7: Infrastrukturforanstaltninger i Fællesskabet (Bilag III og IV) | 9 |
| Artikel 8: Kapacitet (Bilag V) | 9 |
| Artikel 9: Ledsageforanstaltninger | 9 |
| Artikel 10: Fastsættelse af priser (Bilag VI) | 10 |
| Artikel 11: Krisesituation | 10 |
| Tredje del: Vejtransport | 10 |
| Artikel 12: Lastbilers vægt og dimensioner | 10 |
| Artikel 13: Emissionsforskrifter (Bilag VII) | 11 |
| Artikel 14: Reelle omkostninger | 11 |
| Artikel 15: Nedbringelse af miljøbelastningen (økopointsystem) (Bilag VIII og IX) | 11 |
| Artikel 16: Denne aftales forhold til bestående bilaterale aftaler om vejgodstransport (Bilag X) | 12 |
| Fjerde del: Kontrolforanstaltninger | 12 |
| Artikel 17: Kontrol | 12 |
| Femte del: Almindelige og afsluttende bestemmelser | 12 |
| Artikel 18: Ikke-diskriminering | 12 |
| Artikel 19: Supplerende foranstaltninger | 12 |
| Artikel 20: Ensidede foranstaltninger | 12 |
| Artikel 21: Transitudvalg | 12 |
| Artikel 22: Afgørelse af stridsspørgsmål | 13 |
| Artikel 23: Varighed | 13 |
| Artikel 24: Ikrafttrædelse | 13 |
| Artikel 25: Bilagenes retsgyldighed | 13 |
| Bilag | |
| Bilag I (til artikel 5) | 16 |
| Bilag II (til artikel 6) | 16 |
| Bilag III (til artikel 7) | 18 |
| Bilag IV (til artikel 7) | 18 |
| Bilag V (til artikel 8) | 20 |
| Bilag VI (til artikel 10) | 21 |
| Bilag VII (til artikel 13) | 21 |
| Bilag VIII (til artikel 15) | 22 |
| Bilag IX (til artikel 15) | 23 |
| Bilag X (til artikel 17) | 24 |

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER, i det følgende benævnt »Fællesskabet«,

på den ene side,

og

REPUBLIKKEN ØSTRIG, i det følgende benævnt »Østrig«,

på den anden side,

herefter betegnet som »de kontraherende parter«,

SOM ØNSKER at fremme det internationale samarbejde og den internationale samhandel ved hjælp af en koordineret europæisk transportpolitik,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at det er nødvendigt at finde en varig løsning på de problemer, som forårsages af transittrafikken over Alperne for dermed at beskytte den berørte befolknings livskvalitet samt miljøet, og at denne løsning skal sikre den internationale handel,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at der i forbindelse med denne trafik bør anvendes de mest miljøvenlige teknologier med henblik på hurtigst muligt at nedbringe den nuværende kvantitative og kvalitative belastning,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at der er naturlige grænser for udviklingen af vejtrafikken gennem Alperne, hvoraf følger visse forskelle i de kontraherende parters lovgivninger med hensyn til landevejstrafik,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at kombineret transport ud fra økonomiske, økologiske, sociale og sikkerhedsmæssige synspunkter er den bedste måde til afvikling af den stigende internationale godstransport over Alperne, især på mellemlang og lang sigt —

HAR VEDTAGET at træffe visse samordnede foranstaltninger til fremme af den traditionelle jernbanetransport og af den kombinerede transport samt med henblik på regulering af vejtransporten.

FØRSTE DEL

MÅL, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Mål

Målet med denne aftale mellem Fællesskabet og Østrig er at styrke samarbejdet mellem de kontraherende parter på visse transportområder, især i forbindelse med transittrafikken gennem Alperne. Derfor er de kontraherende parter blevet enige om at træffe en række samordnede foranstaltninger til fremme af jernbanetransporten og især den kombinerede transport samt at regulere vejtransporten med henblik på at beskytte befolkningens sundhed og miljøet.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Aftalen finder anvendelse på transport med jernbane og ad landevej i transit gennem østrigsk område.
2. Samarbejdet mellem de kontraherende parter omfatter især transportinfrastrukturerne, de nødvendige ledsageforanstaltninger til udbygning af jernbanetransporten og den kombinerede transport, reguleringen af vejgodstransporten samt en løbende udveksling af oplysninger om

udviklingstendenserne inden for de kontraherende parters transportpolitik.

Artikel 3

Definitioner

I denne aftale forstås ved

- 1) »*transittransport*«: enhver transport gennem østrigsk område, hvor udgangspunkt og bestemmelsessted ligger uden for Østrig
- 2) »*vejgodstransport i transit*«: enhver transittransport, der udføres med lastbiler, der er indregistreret hos en af de kontraherende parter, underordnet om lastbilerne er belæssede eller tomme
- 3) »*kombineret transport*«: enhver transport, der udføres med lastbiler eller lasteenheder, og som på en del af strækningen udføres med jernbane og på den indledende eller afsluttende strækning udføres ad landevej, idet østrigsk område under ingen omstændigheder udelukkende må passeres i transit ad landevej på den indledende eller afsluttende strækning
- 4) »*lastbil*«: ethvert motorkøretøj, herunder også trækere, der er bestemt til transport af gods eller til trækning af påhængsvogne
- 5) »*lasteenhed*«: container, veksellad, sættevogn og påhængsvogn

- 6) »tilladt totalvægt«: den maksimale vægt af det stillestående, køreklare køretøj samt af last, fører og befordrede personer, som et køretøj ikke må overskride
- 7) »akseltryk«: det holdende motorkøretøjs største samlede hjultryk på en vandret kørebane fra en enkelt aksel eller fra en akselgruppe med to aksler, hvis indbyrdes akselafstand ikke overskrider 1 meter.

ANDEN DEL

JERNBANETRANSPORT OG KOMBINERET TRANSPORT

Artikel 4

Principper

1. De kontraherende parter er — som et vigtigt middel til løsning af de især af vejgodstrafikken gennem Alperne forårsagede problemer — inden for rammerne af deres kompetence blevet enige om at træffe de nødvendige foranstaltninger til udvikling og fremme af jernbanetransporten og den kombinerede transport samt at koordinere disse foranstaltninger indbyrdes. Arbejdet med at etablere den nødvendige infrastruktur og fastlægge tidsplaner herfor, samt udvikling og udnyttelse af serviceydelser og gennemførelsen af ledsageforanstaltninger skal udføres parallelt og på samordnet vis.

2. De til dette formål i artikel 6 til 10 omhandlede foranstaltninger svarer med hensyn til mål og resultat til bestemmelserne i den aftale om transittrafik gennem Brennerpasset, der den 22. november 1989 blev indgået mellem Den Italienske Republiks transportminister og Republikken Østrigs forbundsminister for offentlige arbejder og transport vedrørende jernbanetransporten gennem Brennerpasset, samt til den aftale, der blev indgået den 9. maj 1990 mellem Forbundsrepublikken Tysklands transportminister, Den Italienske Republiks transportminister og Republikken Østrigs forbundsminister for offentlige arbejder og transport til forbedring af jernbanetransporten over Alperne. Disse aftaler er væsentlige for reguleringen af transittrafikken gennem østrigsk territorium. De kontraherende parter vil derfor bestræbe sig for at støtte gennemførelsen af de i disse aftaler indeholdte foranstaltninger med de midler, der står til deres rådighed.

Artikel 5

Hovedtrafikforbindelser

1. Med henblik på at opfylde det i artikel 4 tilstræbte mål, fastlægger de kontraherende parter et net for den kombinerede transport og for jernbanetrafikken over Alperne på de i Bilag I fastlagte hovedtrafikforbindelser.
2. Hvis de tekniske, økonomiske eller økologiske rammebetingelser for transittrafikken ændrer sig, så det bliver nødvendigt at fastlægge yderligere jernbaneforbindelser, skal det i artikel 21 omhandlede Transitudvalg ufortøvet

foreslå de kontraherende parter de nødvendige ændringer af Bilag I. I givet fald optager de kontraherende parter forhandlinger med de berørte medlemsstater og jernbaneselskaberne.

Artikel 6

Infrastrukturforanstaltninger i Østrig

Ud over den allerede gennemførte udvidelse af tunnelprofilerne mellem Kufstein og Brenner, der muliggør transport af lastbiler med en maksimal højde på 4 meter, gennemføres i Østrig de i Bilag II nævnte foranstaltninger.

Artikel 7

Infrastrukturforanstaltninger i Fællesskabet

I overensstemmelse med erklæringen i Bilag III om gennemførelse af infrastrukturarbejder på Fællesskabets område og medlemsstaternes hensigter og til supplerende af de arbejder, der hidtil er udført på de i artikel 5 nævnte hovedtrafikforbindelser, gennemføres der i Fællesskabet de i Bilag IV nævnte foranstaltninger.

Artikel 8

Kapacitet

De kontraherende parter forpligter sig til — inden for rammerne af de midler og beføjelser, der står til deres rådighed og i overensstemmelse med de i artikel 4, stk. 2, nævnte aftaler — at arbejde hen imod en hurtig etablering af og — inden for rammerne af det driftsteknisk mulige — udnyttelse af den i Bilag V omhandlede jernbanekapacitet.

Artikel 9

Ledsageforanstaltninger

1. Med henblik på at fremme jernbanetransporten og den kombinerede transport vil de kontraherende parter — så vidt muligt ved en samordnet indsats — først og fremmest forfølge nedenstående mål:
- 1) anvendelse af kombineret transport på hele strækningen og over store afstande
 - 2) anvendelse af veksellad og containere samt i al almindelighed fremme af moderne teknikker inden for uledsaget transport
 - 3) styrkelse af den kombinerede transports konkurrencedygtighed i sammenligning med vejtransporten
 - 4) harmonisering af vægt, dimensioner og tekniske karakteristika for det særlige materiel til kombineret transport, især for at sikre den nødvendige overensstemmelse med tunnelprofilerne

- 5) lettelse af adgangen til nærmeste, teknisk egnede terminal, især gensidig afskaffelse af enhver ordning vedrørende udstedelse af tilladelser til at gennemkøre den indledende og afsluttende strækning i forbindelse med kombineret transport
- 6) indførelse af ansvarsbestemmelser for den kombinerede transport, der svarer til dem, der findes inden for andre transportformer
- 7) overflytning af transporten af farligt gods til jernbane, for så vidt sikkerheden dermed højnes
- 8) forbedring af ADR- og RID-bestemmelserne med henblik på kombineret transport
- 9) etablering af de retlige forudsætninger for en udligning af nyttelasten ved kombineret transport.

2. De kontraherende parter vil inden for rammerne af deres kompetence gøre deres indflydelse gældende over for jernbaneselskaberne og de andre kompetente myndigheder, med henblik på at disse:

- 1) sammensætter komplette togstammer
- 2) øger befordringens pålidelighed og forkorter befordringstiden. Det drejer sig først og fremmest om:
 - 2.1. at reducere ventetiderne, især ved grænserne
 - 2.2. at øge togfrekvensen og tilpasse denne efter kundernes behov
 - 2.3. at øge produktiviteten i terminalerne, bl.a. gennem en bygningsmæssig og organisatorisk optimering og forkorte ventetiden; udførelse af kontrol og andre formaliteter ved grænsepassage inden for jernbanetransport eller i terminalerne for den kombinerede transport bør ikke vare længere end den tid, der anvendes ved vejtransporten; toldbehandling og kontrol bør ikke vare mere end en time
 - 2.4. at henlægge de administrative kontrolforanstaltninger (told-, finans-, veterinær- og phytosanitær kontrol) til terminalerne eller til forsendelsens afgang- eller endelige ankomststed
- 3) på samordnet vis anskaffer og finansierer det nødvendige rullende materiel (godsvogne og lokomotiver) med henblik på en udvidelse af jernbanekapaciteten
- 4) bestræber sig på at tilbyde supplerende serviceydelser i terminalerne (emballering af gods, reparation af udstyret til kombineret transport, nedkøling, læsning osv.) samt sociale ydelser
- 5) tilbyder garanterede transporttider
- 6) tilbyder nye forbindelser
- 7) udvider ordningen med forkortede ophold ved grænserne til at omfatte det størst mulige antal godstog og gør en på gensidig tillid hvilende overtagelse af godsvognene til generel praksis, især for tog, der indgår i den kombinerede transport

- 8) forbedrer informationsstrømmen

- 8.1. for så vidt angår forvaltning af vognparken med henblik på at forkorte vognenes cirkulationstid og at optimere deres anvendelsesforløb
- 8.2. for så vidt angår kunderne med henblik på nøjagtigt at kunne lokalisere forsendelserne og bestemme ankomsttidspunktet (internationalt kompatibelt elektronisk dataudvekslingssystem, som også kunden kan benytte).

Artikel 10

Fastsættelse af priser

1. Fastsættelsen af priser for transporten med jernbane er fortsat forbeholdt de kompetente organer eller virksomheder på den pågældende kontraherende parts område. Disse organer eller virksomheder sørger for, at priserne inden for den kombinerede transport kan sammenlignes med priserne inden for vejtransporten.

2. De kontraherende parter drager inden for rammerne af deres kompetence omsorg for, at den ene kontraherende parts støtteforanstaltninger ikke påvirkes skadeligt med hensyn til deres markedsmæssige virkninger som følge af den anden kontraherende parts foranstaltninger eller som følge af foranstaltninger truffet af en kompetent virksomhed på den anden kontraherende parts område.

3. Med henblik på at fremme den kombinerede transport gennem Alperne kan de kontraherende parter tillade, at der ydes støtte til infrastruktur, faste og mobile omladningsanordninger, specialmateriel til kombineret transport samt støtte til dækning af underskud på driftsomkostningerne.

Artikel 11

Krisesituation

I tilfælde af en alvorlig forstyrrelse af transittrafikken med jernbane, f.eks. i forbindelse med en naturkatastrofe, træffer begge de kontraherende parters kompetente myndigheder på indbyrdes afstemt måde og hver for sit områdes vedkommende alle hensigtsmæssige foranstaltninger med henblik på inden for det muliges rammer at sikre afviklingen af transittrafikken. Visse sårbare transporter, såsom transport af letfordærlige levnedsmidler, prioriteres højest.

TREDJE DEL

VEJTRANSPORT

Artikel 12

Lastbilers vægt og dimensioner

1. På østrigsk område har de i Fællesskabet godkendte lastbiler, sættevogne og påhængsvogne lov til at køre, der på tidspunktet for denne aftales ikrafttræden opfylder de gældende EF-normer for dimensioner og drivakseltryk.

2. For motorkøretøjer med påhængsvogne/sættevogne må den samlede tilladte totalvægt — for sættevognstog med fradrag af det største af de højst tilladte skammelbelastninger — ikke overstige 38 000 kg, i forbindelse med for- og eftertransport i kombineret transport med sættevogne, der kan transporteres med kran, ikke overstige 39 000 kg, og med containere og veksellad ikke overstige 42 000 kg.

Artikel 13

Emissionsforskrifter

1. Af miljøhensyn og for at reducere udstødning, partikel- og støjemissioner fra lastvogne indfører de kontraherende parter miljønormer på et højt beskyttelsesniveau under udnyttelse af den mest fremskredne og økonomisk forsvarlige teknologi (Bilag VII).

2. Under udarbejdelsen af disse emissionsnormer finder der regelmæssige og hyppige drøftelser sted mellem de kontraherende parter.

3. Med hensyn til emissionsnormer må lastvogne, som er tilladt inden for en kontraherende parts område, uhindret trafikere på begge parters territorium; de af færdselspolitiet fastsatte bestemmelser forbliver uberørt heraf.

Artikel 14

Reelle omkostninger

1. De kontraherende parter bestræber sig på gradvis at indføre en så vidt muligt afstemt ordning for beskatning af vejtrafikken. I første fase går denne løsning ud på at lægge vejomkostningerne over på motorkøretøjerne. I anden fase skal også de eksterne omkostninger, især miljøomkostningerne, lægges over på disse.

2. Ved udarbejdelsen af de respektive løsninger rådfører de kontraherende parter sig regelmæssigt med hinanden. De tager så vidt muligt hensyn til territorialitetsprincippet og ligeledes til de særlige omkostninger i Alpe-området.

3. De kontraherende parter indleder eventuelt forhandlinger om indgåelse af en overenskomst om vejtransportbeskatning. Denne overenskomst skal især tage sigte på inden for rammerne af de i stk. 1 fastsatte mål at sikre en uhindret afvikling af den grænseoverskridende trafik, at fjerne forskelle i begge kontraherende parters vejafgiftssystemer og fjerne konkurrencefordrejninger inden for vejtransporten og mellem transportudøverne.

Artikel 15

Nedbringelse af miljøbelastningen (økopointsystem)

1. For at beskytte miljøet og befolkningens sundhed træffer de kontraherende parter de nødvendige foranstaltninger til regulering af transittrafikken gennem Østrig.

2. De kontraherende parter er enige om, at den forurening og den støj, som lastvogne i transit gennem Østrig forårsager, bør nedbringes. En reduktion af forureningen og støjemissionerne bør ske ved en formindskelse af NO_x-emissionerne, fordi denne formindskelse er den foranstaltning, der kræver den største tekniske indsats, således som det også kommer til udtryk i de lovfæstede grænseværdier. Det forventes, at de kontraherende parter hensigt om at nedbringe erhvervskøretøjernes støjemissioner, således som det fremgår af Bilag VII til aftalen, virkeliggøres. Hvis dette mål ikke virkeliggøres som planlagt, tager Transitudvalget i overensstemmelse med artikel 21, stk. 3, nr. 4, den deraf følgende situation op til behandling.

3. Det samlede NO_x-emissionsniveau, som forårsages af lastvogne med en totalvægt på mere end 7,5 tons, som er godkendt på en af de kontraherende parters områder, og som kører i transit gennem Østrig, nedsættes med virkning fra 1992 inden for de næste tolv år indtil udgangen af år 2003 med 60%. Udgangsværdien og den årlige nedsættelse beregnes i overensstemmelse med stk. 4 og 5.

4. Udgangsværdien beregnes ved multiplikation af

- 1) den for 1991 fastsatte NO_x-udstødning i g NO_x/kWh fra gennemkørende lastvogne (som værdi aftales den i dag lovfæstede COP-værdi på 15,8 g NO_x/kWh)
- 2) med tallet for transitture i 1991. Skønnet over det samlede antal kørsler med de på hvert af de kontraherende parters område godkendte lastvogne på over 7,5 tons, som kører i transit gennem Østrig i form af erhvervsmæssig transport, transport for egen regning eller tomkørsel, udarbejdes i fællesskab.

Resultatet svarer til det samlede antal økopoint for 1991.

- 5.1) Reduktion af udgangsværdien for de samlede økopoint for årene efter 1991 sker i overensstemmelse med procentangivelserne i tabellen i Bilag VIII.
- 5.2) Overstiger antallet af kørsler i et af årene mellem 1992 og 2003 den værdi, der er konstateret for 1991 i henhold til stk. 4, nr. 2 med mere end 8%, formindskes tallet for de økopoint, der er beregnet for det følgende år, i overensstemmelse med Bilag IX, stk. 4.

6. Den aftalte nedsættelse af den samlede NO_x-udstødning fra disse lastvogne forvaltes ved hjælp af et økopointsystem. Som led i dette system behøver hver lastvogn, som kører gennem Østrig i transit, et økopointantal, som svarer til talværdien af dens NO_x-emissioner (godkendt i overensstemmelse med Conformity of Production (COP-værdi) afledt af typegodkendelsen). Tildeling og forvaltning af disse point beskrives i Bilag IX.

7. Med hensyn til EF-lastvognenes andel af den samlede transittrafik gennem Østrig stiller de herfor kompetente østrigske myndigheder de økopointkort, der er nødvendige for administrationen af pointsystemet i overensstemmelse med Bilag IX, til rådighed for EF-Kommissionen.

Disse økopointkort fordeles af Fællesskabet selv blandt dets medlemsstater.

8. Østrig anvender for de lastvogne i transit gennem Østrig, som er godkendt i Østrig, samme økopointsystem. Stk. 4 og 5 finder tilsvarende anvendelse.

9. Pointsystemet administreres så enkelt og ubureaukratisk som muligt. For at nå dette mål yder de kontraherende parter hinanden administrativ bistand og udveksler oplysninger. Transitudvalget undersøger jævnligt, om der er yderligere muligheder for at forbedre og automatisere systemet.

10. De grundlæggende oplysninger om beregning af udgangsværdi og reduktionsprocentsats stilles til rådighed for Transitudvalget.

Artikel 16

Denne aftales forhold til bestående bilaterale aftaler om vejgodstransport

1. De tilladelser, der er fastsat i de bilaterale aftaler mellem Fællesskabets medlemsstater og Østrig, erstattes, for så vidt de er blevet anvendt i forbindelse med vejtransport af gods i transit, af det i artikel 15 fastsatte økopointkort.
2. I øvrigt forbliver de tilladelser og overenskomster vedrørende markedsadgang, der er forudset i de bilaterale aftaler, i kraft i hidtidigt omfang, for så vidt der ikke træffes andre aftaler.
3. Transitudvalget udarbejder en oversigt over de gensidigt aftalte markedsadgangsrettigheder pr. 21. oktober 1991.

FJERDE DEL

KONTROLFORANSTALTNINGER

Artikel 17

Kontrol

Den kontrol eller de formaliteter, som er nødvendige for gennemførelsen af denne aftale, særlig artikel 15 og 16,

kan foregå på de steder, der er hensigtsmæssige for kontrollens art, og med den hyppighed, der er nødvendig for at sikre overholdelsen af de pågældende bestemmelser.

FEMTE DEL

ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 18

Ikke-diskriminering

De kontraherende parter forpligter sig til ikke at træffe diskriminerende foranstaltninger inden for denne aftales anvendelsesområde og i trafikken gennem Fællesskabets medlemsstater.

Artikel 19

Supplerende foranstaltninger

Hvis en af de kontraherende parter på grundlag af erfaringerne med anvendelsen af denne aftale konstaterer, at andre foranstaltninger, der falder ind under denne aftales anvendelsesområde, kan være af interesse for en koordineret europæisk transportpolitik og især er egnet til at yde et bidrag til løsning af transitproblemet i Alperne, forelægger denne et forslag for den anden kontraherende part.

Artikel 20

Ensidige foranstaltninger

De kontraherende parter forpligter sig til at undlade at træffe foranstaltninger, der tager sigte på at diskriminere den i henhold til denne aftale tilladte transittrafik.

Artikel 21

Transitudvalg

1. Der nedsættes et transitudvalg, som er ansvarlig for gennemførelsen af denne aftale, og som skal sikre, at den anvendes efter hensigten. De oplysninger, der er nødvendige for, at denne aftale kan anvendes efter hensigten, udveksles regelmæssigt mellem de kontraherende parter i Transitudvalget.

2.1) Transitudvalget består af repræsentanter for Fællesskabet på den ene side og for Østrig på den anden

- 2.2) Transitudvalgets beslutninger træffes efter enighed mellem de kontraherende parter delegationer
- 2.3) Transitudvalget fastsætter sin egen forretningsorden
- 2.4) formandskabet for Transitudvalget varetages på skift af en af de kontraherende parter
- 2.5) Transitudvalget kan nedsætte arbejdsgrupper til varetagelse af sine opgaver.
- 3.1) Transitudvalget mødes mindst en gang om året på formandens initiativ for at foretage en gennemgang af aftalens funktion i almindelighed, især den fortløbende realisering af de i artikel 6 til 10 fastsatte foranstaltninger.
- 3.2) Desuden forelægger Transitudvalget hvert tredje år en beretning om:
- vejgodstransportens indvirkning på miljøet og befolkningens livskvalitet
 - forminskelse af emissionerne fra vejgodstransport
 - overvæltning af vejomkostninger og de eksterne omkostninger
 - den kombinerede transports kapacitet og kapacitetsudnyttelsesgrad i Østrig og Schweiz
- og forelægger i givet fald forslag for de kontraherende parter.
- 3.3) Hver af de kontraherende parter kan anmode om, at der i Transitudvalget indledes drøftelser om denne aftales indhold og anvendelse. I så fald træder Transitudvalget straks sammen og kan i hastende tilfælde træffe de nødvendige foranstaltninger, som højst må være gældende i tre måneder.
- 3.4) Hvis der opstår alvorlige afvigelser fra de værdier, der er prognosticeret i artikel 15 og i Bilag VII og IX, og disse afvigelser beror på systemfejl som for eksempel forkerte antagelser, andre tekniske eller retlige udviklinger, eller ændrede udenrigshandelsforbindelser som følge af Tysklands forening eller uforudsete praktiske følgevirkninger af pointsystemet, træder Transitudvalget sammen. Det kan træffe foranstaltninger til at fjerne de konstaterede afvigelser, som højst må være gældende i tre måneder, eller forelægge forslag for de kontraherende parter om den nødvendige procedure, i hvilken forbindelse det for år 2003 fastsatte mål for nedbringelse af emissionsbelastningen dog fastholdes.

4. Især følgende yderligere opgaver påhviler Transitudvalget:

- 1) forslag til de nødvendige udvidelser af Bilag I, jf. artikel 5, stk. 2
- 2) overvågning af den fortløbende realisering af de i artikel 6 til 10 fastsatte foranstaltninger
- 3) opgaverne i henhold til artikel 15, stk. 5, nr. 2, og stk. 9
- 4) konsultationer om ensidige foranstaltninger, jf. artikel 20
- 5) behandling af stridsspørgsmål, jf. artikel 22.

Artikel 22

Afgørelse af stridsspørgsmål

Hvert stridsspørgsmål mellem de kontraherende parter, som vedrører fortolkning eller anvendelse af denne aftale, forelægges Transitudvalget, der bestræber sig på at nå frem til en mindelig afgørelse.

Artikel 23

Varighed

Denne aftale indgås for et tidsrum af tolv år.

Artikel 24

Ikrafttrædelse

1. Denne aftale er udfærdiget i to eksemplarer på dansk, engelsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk og tysk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.
2. Denne aftale skal godkendes i overensstemmelse med de kontraherende parter egne procedurer.
3. Denne aftale træder i kraft på den første dag i den anden måned efter den måned, hvor de kontraherende parter har notificeret hinanden om afslutningen af de nødvendige procedurer.
4. Tidspunktet for og de nærmere omstændigheder ved indførelsen af økopointsystemet (artikel 15) i 1992 fastlægges i en forvaltningsaftale.

Artikel 25

Bilagens retsgyldighed

Bilag I til X udgør en integrerende del af aftalen.

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

Udfærdiget 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 tweeënnegentig.

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

Por el Consejo de las Comunidades Europeas

For Rådet for De Europæiske Fællesskaber

Für den Rat der Europäischen Gemeinschaften

Για το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

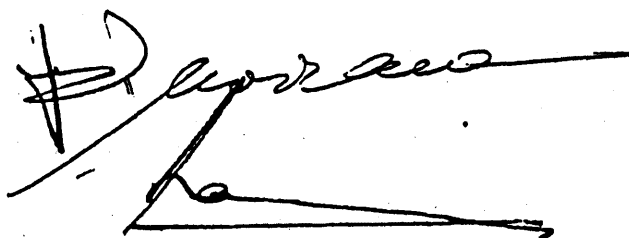
For the Council of the European Communities

Pour le Conseil des Communautés européennes

Per il Consiglio delle Comunità Europee

Voor de Raad van de Europese Gemeenschappen

Pelo Conselho das Comunidades Europeias

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'H. J. G. ...', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat illegible.

Por el Gobierno de la República de Austria

For Regeringen for Republikken Østrig

Für die Regierung der Republik Österreich

Για την κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Αυστρίας

For the Government of the Republic of Austria

Pour le gouvernement de la république d'Autriche

Per il governo della Repubblica d'Austria

Voor de Regering van de Republiek Oostenrijk

Pelo Governo da República da Áustria

Gilbert Klump
di

BILAG I

(til artikel 5)

1. De europæiske hovedtrafikforbindelser inden for jernbanetransporten, der er relevante for transittrafikken gennem østrigsk område, er:
 1. *Brennerforbindelsen*
München — Verona — Bologna
 2. *Tauernforbindelsen*
München — Salzburg — Villach
 3. *Pyhrn — Schoberpaß-forbindelsen*
Regensburg — Graz
 4. *Donauforbindelsen*
Nürnberg — Wien
2. De relevante forlængelser og terminaler hører til disse hovedtrafikforbindelser.

BILAG II

(til artikel 6)

INFRASTRUKTURFORANSTALTNINGER I ØSTRIG

I Østrig vil der med henblik på en forbedring af jernbanetransporten og den kombinerede transport blive gennemført følgende foranstaltninger til udvidelse af jernbanekapaciteten:

1. **Brenner**
 - 1.1. *Kortsigtede foranstaltninger*
 - etablering af omkørselstunnel omkring Innsbruck
 - sikringstekniske og driftsorganisatoriske foranstaltninger
 - indførelse af datamatstøttet togovervågning
 - ny blokinddeling
 - anlæg af skiftespor mellem banegårdene
 - ombygning af Wörgl banegård
 - forlængelse af vigesporene på selve banegårdene.
 - 1.2. *Langsigtede foranstaltninger*
 - I betragtning af, hvor vigtigt det er med en ny passage gennem Brenner, erklærer Østrig — i forlængelse af de hidtidige aktiviteter — sig parat til et intensiveret samarbejde med Fællesskabet for så vidt angår projektet vedrørende en basistunnel under Brenner og de tilstødende strækninger.
2. **Tauern**
 - 2.1. *Kortsigtede foranstaltninger*
 - videreførelse af den tosporede udbygning
 - sikringstekniske forbedringer.
 - 2.2. *Foranstaltninger på mellemlang sigt*
 - punktuelle linjeforbedringer
 - forøgelse af den maksimale hastighed på strækningerne
 - mindskelse af afstanden mellem de enkelte blokke.

3. Pyhrn-Schober

3.1. Kortsigtede foranstaltninger

- ophævelse af forbuddet mod natkørsel på Pyhrnstrækningen
- ophævelse af forbuddet mod natkørsel på Hieflaustrækningen.

3.2. Foranstaltninger på mellemlang sigt

- udbygning og ombygning af banegårde
- forbedring af sikringsanlæg
- mindskelse af afstanden mellem de enkelte blokke
- eliminering af jernbanekryds
- nyanlæggelse af den sløjfeformede strækning Traun — Marchtrenk
- selektiv tosporet udbygning.

3.3. Langsigtede foranstaltninger

- Videreførelse af den tosporede udbygning på den samlede strækning Passau — Spielfeld/Straß
- Nyanlæggelse af strækningen St. Michael — Bruck.

BILAG III

(til artikel 7)

ERKLÆRING AFGIVET AF DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABERS DELEGATION

1. Udførelsen af infrastrukturarbejderne på Fællesskabets område er afhængige af, at de pågældende medlemsstater påtager sig forpligtelsen til at udføre de arbejder, der vedrører deres eget territorium.
2. Artikel 7 påregnes gennemført på følgende måde:
 - a) Kommissionen forelægger Udvalget for Transportinfrastruktur et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes, og gennemgår disse med de berørte medlemsstater (jf. Rådets beslutning 78/174/EØF af 20. februar 1978, EFT nr. L 54 af 25. februar 1978, side 16)
 - b) Fællesskabet støtter disse foranstaltninger med de midler, der står til dets rådighed, især inden for rammerne af den fælles politik på transportinfrastrukturområdet (jf. Rådets forordning (EØF) nr. 3359/90 af 20. februar 1990, EFT nr. L 326 af 24. november 1990, side 1).

BILAG IV

(til artikel 7)

INFRASTRUKTURFORANSTALTNINGER PÅ EF's OMRÅDE

I Fællesskabet vil der med henblik på en forbedring af jernbanetransporten og den kombinerede transport blive truffet følgende foranstaltninger til udvidelse af jernbanekapaciteten:

a) I Tyskland og Italien

I betragtning af, hvor vigtigt det er med en ny passage gennem Brenner erklærer Fællesskabet — i forlængelse af de hidtidige aktiviteter — sig parat til et intensiveret samarbejde med Østrig for så vidt angår projektet vedrørende en basistunnel under Brenner og de tilstødende strækninger.

b) I Tyskland

— *På kort sigt*

- omladningsbanegårde München-Riem, Duisburg Hafn
- udbygning af strækningen München—Rosenheim—Kufstein, især etablering af egne spor for S-banen mellem Zorneding og Grafing
- mindske af afstanden mellem blokkene (bedre opdeling af strækningen mellem Grafing og Rosenheim og Kiefersfelden)
- etablering af vigespor (f.eks. mellem banegårdene Grosskarolinenfeld, Raubling og Fischbach)
- etablering af perronadgang uden sporpassage på banegården Grosskarolinenfeld samt
- ændringer af spornettet på banegården Rosenheim og andre foranstaltninger på banegårdene Assling, Ostermünchen, Brannenburg, Oberaudorf og Kiefersfelden.

— *På mellemlang sigt* (inden udgangen af 1998, såfremt planerne godkendes):

- udbygning af strækningen München—Mühldorf—Freilassing.

c) I Italien

Brenner

- udvidelse af tunnelprofilerne på strækningen Brenner—Verona for at muliggøre transport af lastvogne med 4 meter høje hjørner i såvel ledsaget som uledsaget transport
- udbygning af godsomladningscentret Verona—Quadrante Europa
- forstærkning af køreledningen og bygningen af nye transformatorstationer
- realisering af yderligere tekniske arbejder (automatiseret linjeblok og sporskifte på de belastede linjeafsnit i tilslutning til banegårdene i Verona, Trento, Bolzano og Brenner) med henblik på at øge togfrekvensen og sikkerheden.

d) I Nederlandene

Anlæggelse af et Rail-Service-Center i nærheden af Rotterdam.

BILAG V

(til artikel 8)

1. ÖBB'S SUPPLERENDE KAPACITETSTILBUD VEDRØRENDE GODS I TRANSIT GENNEM ØSTRIG (antal tog):

| Hovedtrafikforbindelse | Supplerende kapacitet pr. dag for godstog i transit (i begge retninger) | | | |
|--|---|-------------------|--------------------|--------------------|
| | Straks | På kort sigt | På mellemlang sigt | På lang sigt |
| <i>Brennerforbindelsen</i> | 10 ⁽¹⁾ | 70 | — | 200 ⁽⁵⁾ |
| <i>Tauernforbindelsen</i> | | | | |
| Salzburg — Villach — Jesenice eller Tarvisio | 10 ⁽²⁾ | 4 | 40 | — |
| <i>Pyhrn</i> ⁽³⁾ — <i>Schoberforbindelsen</i> | | | | |
| Passau — (Salzburg) — Selzthal — Graz — Spielfeld/Straß | 4 | 11 ⁽⁴⁾ | 22 | 60 |

⁽¹⁾ Der er allerede indsat 28 ekstra tog i medfør af handlingsprogrammet »1. december 1989«.

⁽²⁾ Heraf står 4 tog umiddelbart til rådighed.

⁽³⁾ Større kapacitet på de tilstødende strækninger, på kort og mellemlang sigt dog få kapacitetsreserver i Schoberpass-afsnittet (især på grund af anlægsarbejder).

⁽⁴⁾ Kan eventuelt øges til 26 enheder, dog er der ingen kapacitetsreserve på den bjergrige strækning over Schoberpass.

⁽⁵⁾ Forudsætter etablering af basistunnel under Brenner og udbygning af de tilstødende strækninger i nabolandene.

2. MULIG KAPACITETSFØRØGELSE, ANGIVET I FORSENDELSESENHEDER ELLER TONS

Straks:

Siden 1. december 1989 har Østrig indsat yderligere 28 godstog og tog til kombineret transport i transit gennem Brenner. I disse samt de tidligere indsatte tog findes der endnu så megen fri kapacitet, at jernbanerne straks vil kunne overtage ca. 25% af den godsmængde, der transporteres i form af vejgodstransport i transit.

På kort sigt:

Gennem den samlede udbygning på kort sigt vil jernbanetransitkapaciteten gennem Østrig kunne mere end fordobles. Dermed vil der fra 1994 — alt efter den anvendte teknik for kombineret transport — være en årlig ekstrakapacitet på 1,1 til 1,6 mio. forsendelseenheder eller mere end 20 mio. tons gods om året til rådighed for den kombinerede transport.

På mellemlang sigt:

Indtil 1996 vil denne kapacitet være udvidet med yderligere 700 000 til 1,1 mio. forsendelseenheder pr. år i medfør af den videre selektive tosporede udbygning samt sikringstekniske og driftstekniske forbedringer på Tauern- og Pyhrnforbindelserne.

På lang sigt:

Inden år 2000 vil den tosporede udbygning af Pyhrn-Schoberforbindelsen være tilendebragt. Med en basistunnel under Brennerpasset, der vil stå færdig mellem år 2005 og 2010, sikres der en yderligere fordobling af togkapaciteten på Brennerlinjen, så man når op på 400 tog om dagen. Fra og med år 2010 vil den derved ekstra fremskaffede jernbanekapacitet inden for kombineret transport kunne klare en årlig godsmængde — alt efter den anvendte teknik for kombineret transport — på mellem 50 og 80 mio. tons gods.

Ved »straks« forstuds: til rådighed inden for den igangværende køreplansperiode.

Ved »på kort sigt« forstuds: til rådighed fra udgangen af 1994.

Ved »på mellemlang sigt« forstuds: til rådighed fra udgangen af 1996.

Ved »på lang sigt« forstuds: til rådighed fra udgangen af år 2000 med hensyn til Pyhrn-Schoberforbindelsen og fra udgangen af år 2010 med hensyn til Brennerforbindelsen.

BILAG VI

(til artikel 10)

Protokolerklæring

Fællesskabets delegation erklærer, at EF-medlemsstaternes støtte er underkastet bestemmelserne i Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 77, 92 og 93.

BILAG VII

(til artikel 13)

Fælles protokolerklæring vedrørende artikel 13

1. Det Europæiske Fællesskab og Østrig noterer med tilfredshed, at Rådet for Det Europæiske Fællesskab har besluttet at sænke de maksimale grænser for udstødning og støjmissioner (COP-værdier) fra lastvogne.

En sammenligning af de maksimalt tilladte grænser, udtrykt som COP-værdier, som er besluttet af EF's Ministerråd og fastlagt af Østrig, er et bevis på de bestræbelser, der er udfoldet på harmoniseringsområdet.

| CO | HC | NO _x | Partikler |
|-----------|------------|-----------------|--|
| 4,9 g/kWh | 1,23 g/kWh | 9,0 g/kWh | 0,7 g/kWh ≤ 85 kW 0,4 g/kWh > 85 kW |

Disse værdier gælder i Østrig fra 1. oktober 1991 og i Fællesskabet fra 1. juli 1992.

2. Det Europæiske Fællesskab og Østrig vil bestræbe sig på at sænke de tilladte emissionsværdier som COP-værdier i en følgende fase, hvorved de udnytter den nyeste teknik med hensyn til miljøvenlige automobiler og brændstofsammensætning. Denne anden fase vil ligeledes stå i harmoniseringens tegn.

EF's Ministerråd har besluttet at indføre følgende udstødningsværdier i Det Europæiske Fællesskab fra 1. oktober 1996:

| CO | HC | NO _x | Partikler |
|-----------|-----------|-----------------|----------------|
| 4,0 g/kWh | 1,1 g/kWh | 7,0 g/kWh | 0,3/0,15 g/kWh |

Fællesskabet og Østrig konsulterer hinanden for at forberede denne anden fase og for senest pr. 1. januar 1994 at harmonisere de relevante lovbestemmelser, især med hensyn til grænseværdier for partikelemissioner.

3. Østrig tager Kommissionens forslag af 26. juni 1991 ad notam, hvorefter der senest pr. 1. oktober 1995 indføres nye øvre grænseværdier for støjmissioner fra nyindregistrerede lastvogne:

Støjmissioner: Lastvogne ≤ 150 kW: 78 dB (ISO-målemetode)

Lastvogne > 150 kW: 80 dB (målemetode tilpasset bytrafik).

Republikken Østrig erklærer sin hensigt om senest pr. 1. oktober 1995 at indføre følgende højst tilladte grænseværdier for støjmissioner fra nyindregistrerede lastvogne:

Støjmissioner: Lastvogne ≤ 150 kW: 78 dB

Lastvogne > 150 kW: 80 dB (ISO-målemetode).

BILAG VIII

(til artikel 15)

| <i>År</i> | <i>Økopoint, procentsats</i> | <i>År</i> | <i>Økopoint, procentsats</i> |
|-----------|------------------------------|-----------|------------------------------|
| 1991 | 100,0 | 1998 | 54,8 |
| 1992 | 96,1 | 1999 | 51,9 |
| 1993 | 87,9 | 2000 | 49,8 |
| 1994 | 79,5 | 2001 | 48,5 |
| 1995 | 71,7 | 2002 | 44,8 ⁽¹⁾ |
| 1996 | 65,0 | 2003 | 40,0 ⁽¹⁾ |
| 1997 | 59,1 | | |

⁽¹⁾ Reduktionen af økopoint for årene 2002 og 2003 er baseret på den antagelse, at lastvogne med en NO_x-emission på 5,0 g NO_x/kWh markedsføres fra år 2002.

BILAG IX

(til artikel 15)

1. For hver lastvogn, der kører gennem Østrig, skal der ved hver kørsel (i en retning) forelægges følgende:
 - a) et dokument, hvoraf COP-værdien for NO_x -emissionen fra den anvendte lastvogn fremgår
 - b) et gyldigt pointkort, der er udstedt af de kompetente myndigheder.

ad a)

For lastvogne, der er blevet godkendt for første gang efter den 1. oktober 1990, bør det dokument, hvori COP-værdien dokumenteres, være en attest udstedt af den kompetente myndighed, hvori der angives en officielt bekræftet COP-værdi for NO_x -udstødningen, eller typegodkendelsesdokumentet, hvori godkendelsesdato og den ved udstedelse af typegodkendelsen målte værdi er angivet. I sidstnævnte tilfælde beregnes COP-værdien på grundlag af den med 10% forhøjede typegodkendelsesværdi. Er en sådan værdi først blevet fastsat for et køretøj, så kan den ikke længere ændres i køretøjets levetid.

For lastvogne, der er blevet godkendt for første gang før den 1. oktober 1990, og for lastvogne, for hvilke der ikke findes nogen typegodkendelse, fastsættes skønsmæssigt en COP-værdi på 15,8 g/kWh.

ad b)

Det officielle pointkort indeholder et bestemt pointtal og nedskrives på følgende måde på grundlag af COP-værdien for de anvendte køretøjer:

- 1) hver g/kWh NO_x -emission, i henhold til stk. 1, litra a), tæller som ét point
 - 2) decimaler af NO_x -emissionsværdierne rundes op til det næste større hele tal, når decimalværdien er 0,5 eller derover, og afrundes nedad i andre tilfælde.
2. De østrigske myndigheder stiller i god tid de i artikel 15 omhandlede pointkort til rådighed for Kommissionen.
 3. Hver tredje måned beregner Transitudvalget antallet af ture og den gennemsnitlige NO_x -værdi for lastvognene, hvis indregistreringsstater opføres adskilt i statistikkerne.
 4. Ved anvendelse af artikel 15, stk. 5, nr. 2, nedskrives antallet af økopoint for det følgende år på følgende måde:

På grundlag af lastvognenes kvartalsvise gennemsnitlige NO_x -emissionsværdier for det løbende år (se stk. 3) foretages der en extrapolering for at fastlægge prognosen for lastvognenes gennemsnitlige NO_x -emissionsværdier for det følgende år. Denne prognosticerede værdi multipliceret med 1,04 og multipliceret med antallet af ture i overensstemmelse med artikel 15, stk. 4, nr. 2, udgør da antallet af økopoint for det følgende år.

BILAG X

(til artikel 17)

Brevveksling vedrørende kontrol

Brev nr. 1

Hr. Ambassadør,

Under henvisning til den undertegnede aftale mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej skal jeg herved meddele Dem, at Fællesskabet, med henblik på at lette grænsepassagen og med forbehold af aftalens artikel 15 og 16, fortolker aftalens artikel 17 i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 4060/89, særlig artikel 3, således som denne er gengivet i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Jeg ville være Dem taknemmelig for at bekræfte, at De er indforstået med indholdet af dette brev.

Modtag, hr. ambassadør, forsikringen om min mest udmærkede højagtelse.

Brev nr. 2

Hr. Generaldirektør,

Jeg har den ære at anerkende modtagelsen af Deres brev med følgende indhold:

»Under henvisning til den undertegnede aftale mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej skal jeg herved meddele Dem, at Fællesskabet, med henblik på at lette grænsepassagen og med forbehold af aftalens artikel 15 og 16, fortolker aftalens artikel 17 i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 4060/89, særlig artikel 3, således som denne er gengivet i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Jeg ville være Dem taknemmelig for at bekræfte, at De er indforstået med indholdet af dette brev.«

Jeg skal hermed meddele, at jeg er helt indforstået med brevet indhold.

Modtag, hr. generaldirektør, forsikringen om min mest udmærkede højagtelse.

Underretning om ikrafttrædelsesdatoen for aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej, undertegnet i Porto den 2. maj 1992 ⁽¹⁾

Udvekslingen af instrumenterne om notifikation af afslutningen af de nødvendige procedurer for ikrafttrædelsen af aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Republikken Østrig om godstransport i transit med jernbane og ad landevej, undertegnet i Porto den 2. maj 1992, fandt sted den 30. november 1992, og i henhold til aftalens artikel 24, stk. 3, træder denne derfor i kraft den 1. januar 1993.

⁽¹⁾ Se s. 4 i denne Tidende.

RÅDETS AFGØRELSE

af 30. november 1992

om indgåelse af aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Det Schweiziske Edsforbund om godstransport med jernbane og ad landevej

(92/578/EØF)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Euro-
pæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet, ⁽¹⁾under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og
Sociale Udvalg ⁽²⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

Aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Det Schweiziske Edsforbund om godstransport med jernbane og ad landevej kan bidrage til en løsning af de aktuelle problemer vedrørende godstransporten gennem Alperne; det er nødvendigt at sikre en stabil og ikke-diskriminerende udvikling af transittrafikken, således at den internationale samhandel kan foregå med færrest mulige samfundsmæssige omkostninger og således, at de administrative og praktiske hindringer for transittrafikken reduceres mest muligt;

samtidig bør der med disse mål for øje tages hensyn til brugernes frie valg og til aspekterne i tilknytning til færdselssikkerheden og beskyttelsen af folkesundheden og det alpine miljø;

aftalens mål og indhold indgår i den fælles transportpolitik og de tekniske standarder spiller en rolle med hensyn til gennemførelsen af disse mål;

der bør derfor fastlægges en procedure til godkendelse af det administrative arrangement, der er omhandlet i aftalen —

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Aftalen mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Det Schweiziske Edsforbund om godstransport med

jernbane og ad landevej godkendes på Fællesskabets vegne.

Teksten til aftalen er knyttet til denne afgørelse.

Artikel 2

Formanden for Rådet foretager den i aftalens artikel 21 omhandlede notifikation.

Artikel 3

Det administrative arrangement, der er omhandlet i stk. 4, kapitel II i bilag 6 til aftalen, godkendes efter proceduren i artikel 4 i nærværende afgørelse.

Artikel 4

Kommissionen bistås af et udvalg, der er sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne, og som har en repræsentant for Kommissionen som formand.

Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyntagen til det pågældende spørgsmåls hastende karakter. Det udtaler sig med det flertal, som er fastsat i Traktatens artikel 148, stk 2, for vedtagelse af de afgørelser, som Rådet skal træffe på forslag af Kommissionen. Under afstemningen i udvalget tildeles de stemmer, der afgives af repræsentanterne for medlemsstaterne, den vægt, som er fastlagt i nævnte artikel. Formanden deltager ikke i afstemningen.

Kommissionen vedtager de påtænkte foranstaltninger, når de er i overensstemmelse med udvalgets udtalelse.

Er de påtænkte foranstaltninger ikke i overensstemmelse med udvalgets udtalelse, eller hvis der ikke er afgivet nogen udtalelse, forelægger Kommissionen straks Rådet et

⁽¹⁾ EFT nr. C 305 af 23. 11. 1992.⁽²⁾ EFT nr. C 313 af 30. 11. 1992, s. 16.

forslag angående de foranstaltninger, der skal træffes. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Har Rådet efter udløbet af en frist på fire uger regnet fra forslaget forelægges for Rådet ikke truffet nogen afgørelse, vedtages de foreslåede foranstaltninger af Kommissionen.

Artikel 5

Kommissionen træffer de nødvendige foranstaltninger til

gennemførelse af det i artikel 3 nævnte administrative arrangement efter proceduren i artikel 4.

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. november 1992.

På Rådets vegne

Formand

T. EGGAR

**AFTALE MELLEM DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB OG DET
SCHWEIZISKE EDSFORBUND OM GODSTRANSPORT AD LANDEVEJ OG MED
JERNBANE**

OVERSIGT

| | <i>Side</i> |
|--|-------------|
| Præambel | 30 |
| I: Mål, anvendelsesområde og definitioner | 30 |
| Artikel 1: Mål | 30 |
| Artikel 2: Anvendelsesområde | 30 |
| Artikel 3: Definitioner | 30 |
| II: Transport med jernbane og kombineret transport | 31 |
| Artikel 4: Almindelige bestemmelser | 31 |
| Artikel 5: Infrastrukturarbejder og planlægning af foranstaltninger i Schweiz | 31 |
| Artikel 6: Infrastrukturarbejder og planlægning af foranstaltninger i Fællesskabet | 31 |
| Artikel 7: Ledsageforanstaltninger | 31 |
| Artikel 8: Prisfastsættelse | 32 |
| Artikel 9: Krisesituation | 32 |
| III: Landevejstransport | 32 |
| Artikel 10: Lettelse af landevejstransport | 32 |
| Artikel 11: Beskyttelse af miljøet | 33 |
| Artikel 12: Fiskale bestemmelser | 33 |
| Artikel 13: Markedsadgang | 33 |
| IV: Lettelse af grænsepassage og forenkling af formaliteterne | 33 |
| Artikel 14: | 33 |
| V: Almindelige og afsluttende bestemmelser | 33 |
| Artikel 15: Ikke-diskrimination | 33 |
| Artikel 16: Ensidede foranstaltninger | 34 |
| Artikel 17: Supplerende foranstaltninger | 34 |
| Artikel 18: Blandet udvalg | 34 |
| Artikel 19: Udvalgets funktion | 34 |
| Artikel 20: Aftalens varighed | 34 |
| Artikel 21: Ikrafttræden | 34 |
| Artikel 22: Bilag | 34 |
| Artikel 23: Sprog | 34 |
| Bilag | |
| Bilag 1: Erklæring om rækkevidden af artikel 3, litra d) | 37 |
| Bilag 2: Planlagte infrastrukturarbejder og foranstaltninger i Schweiz | 38 |
| Bilag 3: Erklæring om rækkevidden af forpligtelsen i henhold til artikel 6 | 41 |
| Bilag 4: Planlagte infrastrukturarbejder og foranstaltninger i Fællesskabet | 42 |
| Bilag 5: Erklæring fra Fællesskabets delegation om artikel 8 | 43 |
| Bilag 6: Undtagelser | |
| i) fra forbuddet mod nat- og søndagskørsel | 44 |
| ii) vægtgrænsen på 28 tons | 44 |
| Bilag 7: Fælles erklæring om behandling af køretøjers vægt og dimensioner | 45 |
| Bilag 8: Udkast til brevveksling om markedsadgang | 46 |

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER, i det følgende benævnte »Fællesskabet«, på den ene side,

og

DET SCHWEIZISKE FORBUNDSRÅD på Det Schweiziske Edsforbunds vegne, i det følgende benævnt »Schweiz«, på den anden side,

SOM ØNSKER at fremme det internationale samarbejde og den internationale samhandel ved hjælp af en koordineret europæisk transportpolitik,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at det er nødvendigt at finde en varig løsning på de problemer, som forårsages af transittrafikken over Alperne, for dermed at beskytte de berørte befolkningers livskvalitet samt miljøet og takket være en mere effektiv trafikafvikling bidrage til gennemførelse af Det Europæiske Fællesskabs indre marked og Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at der er naturlige grænser for udviklingen af vejtrafikken gennem Alperne, hvilket forklarer visse forskelle mellem de kontraherende parters lovgivninger med hensyn til landevejstrafik,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at det dog er hensigtsmæssigt at fastsætte visse lempelser for landevejstransport,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at kombineret transport fra et økonomisk, økologisk, socialt og sikkerhedsmæssigt synspunkt er den bedste løsning til særlig på mellemlang og lang sigt at styre den voksende internationale godstransport, som passerer gennem Alperne,

SOM TAGER I BETRAGTNING, at de forskellige transportformer skal dække de omkostninger, de forårsager —

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

AFSNIT I

MÅL, ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Mål

Målet med denne aftale mellem Fællesskabet og Schweiz er at styrke samarbejdet mellem de kontraherende parter på visse områder inden for transport, særlige hvad angår transittrafikken gennem Alperne. Med henblik herpå har de kontraherende parter vedtaget at iværksætte koordinerede foranstaltninger for med egnede midler at fremme jernbanetransporten, særlig kombineret transport, navnlig for at beskytte befolkningens sundhed og miljøet, forbedre markedsadgangen og lette landevejstrafikken.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne aftale finder anvendelse på
 - a) EF-transittrafikken gennem Schweiz
 - b) visse spørgsmål vedrørende den bilaterale trafik.

2. Samarbejdsområdet omfatter bl.a. transportinfrastruktur, de nødvendige ledsageforanstaltninger til udvikling af jernbanetransport og kombineret transport, markedsadgang og løbende informationsudveksling om udviklingen i de to parters respektive transportpolitik.

3. På vejtransportområdet finder aftalen anvendelse på transport foretaget af landevejstransportører etableret i en af de kontraherende parter.

Artikel 3

Definitioner

I denne aftale forstås ved:

- a) »EF-transittrafik«, godstransport, som med afgang eller med bestemmelse i en af Fællesskabets medlemsstater passerer gennem det schweiziske område
- b) »bilateral trafik«, godstransport, som afgår fra en kontraherende parts område til den anden kontraherende parts område
- c) »kombineret transport jernbane/landevej«, i det følgende benævnt kombineret transport, godstransport foretaget med landevejskøretøjer eller lasteenheder, som forsendes med jernbane for en del af strækningens vedkommende og ad landevej på de indledende og afsluttende strækninger

- d) »godstransport«, kørsel med fragtkøretøjer med eller uden last
- e) »landevejskøretøjer«, lastbiler og trækkende køretøjer samt påhængsvogne og sættevogne
- f) »lasteenheder«, containere og veksellad.

AFSNIT II

TRANSPORT MED JERNBANE OG KOMBINERET
TRANSPORT

Artikel 4

Almindelige bestemmelser

1. De kontraherende parter er enige om inden for rammerne af deres kompetence at træffe og indbyrdes koordinere de nødvendige foranstaltninger til udvikling og fremme af jernbanetransport og kombineret transport som grundlæggende midler til at løse de problemer, der navnlig forvoldes af godstransport på nord/syd-forbindelsen gennem de schweiziske Alper. Gennemførelsen og den tidsmæssige fordeling af infrastrukturarbejderne, udviklingen og driften af tjenesterne samt iværksættelsen af ledsageforanstaltningerne sker sideløbende og på samordnet måde. I denne forbindelse tilstræber de kontraherende parter at gøre de foretagne investeringer rentable.

2. Disse foranstaltninger gennemføres under hensyntagen til bestemmelserne i den tresidede aftale mellem Forbundsrepublikken Tysklands transportminister, Det Schweiziske Edsforbunds forbundsminister for transport, kommunikation og energi og Den Italienske Republiks transportministerium om forbedring af den kombinerede godstransport jernbane/landevej gennem Alperne, undertegnet den 3. december 1991.

Artikel 5

Infrastrukturarbejder og planlægning af foranstaltninger i
Schweiz

Enkelthederne vedrørende denne planlægning findes i bilag 2. Principperne er som følger:

a) På kort og mellemlang sigt:

Schweiz øger gradvis kapaciteten for kombineret transport på hovedlinjerne gennem Alperne ved Gotthard og Lötschberg fra en kapacitet på 330 000 forsendelser i 1991 til 710 000 forsendelser i 1994, eventuelt 1995. (*)

Schweiz udbygger transithovedlinjen ved Lötschberg og Simplon i tiden indtil udgangen af 1994 (*) for at muliggøre transport med jernbane af lastbiler med en

højde på fire m. Dette arbejde gennemføres sideløbende med tilsvarende arbejder på Fællesskabets område som omhandlet i artikel 6.

Samtidig hermed udbygger Schweiz jernbanenettet på disse transitforbindelser med henblik på at muliggøre en hurtigere trafikafvikling og en yderligere forøgelse af kapaciteten.

b) På lang sigt:

Schweiz forpligter sig til at foretage nye udvidelser af transitforbindelserne gennem Alperne omfattende:

- en linje mellem Arth-Goldau og Lugano, herunder boring af en basistunnel ved Gotthard (længde: ca. 50 km, arbejdet forventes gennemført på ca. 12 til 15 år)
- en basislinje mellem Frutigen-området og Rhône-dalen, herunder boring af den basistunnel ved Lötschberg (længde: ca. 30 km, arbejdet forventes gennemført på ca. syv til ti år).

Artikel 6

Infrastrukturarbejder og planlægning af foranstaltninger i
Fællesskabet

I overensstemmelse med erklæringen i bilag 3 og med medlemsstaternes hensigter gennemføres følgende foranstaltninger inden for Fællesskabet:

- oprettelse af nye terminaler og forbedring af bestående terminaler, særlig i Tyskland, Norditalien og i Rotterdam-området
- forøgelse af fritrumsprofilen på jernbanelinjerne i Norditalien for at muliggøre uhindret trafik for ledsaget og uledsaget kombineret transport. Specielt tunnellerne på forbindelsen Iselle-Domodossola vil blive udvidet i tiden indtil udgangen af 1994 (*) for at muliggøre transport med jernbane af lastbiler med en højde på fire m.
- udvidelse af kapaciteten på visse strækninger på linjerne i Tyskland, særlig mellem Mannheim og Basel, og i Norditalien.

De nærmere enkeltheder vedrørende planlægningen findes i bilag 4.

Artikel 7

Ledsageforanstaltninger

1. For at fremme jernbanetransport og kombineret transport forfølger de kontraherende parter i første række følgende mål og iværksætter på samordnet måde de dermed forbundne foranstaltninger:

(*) Eventuelt 1995, afhængigt af arbejdets fremskriden.

(*) Eventuelt 1995, afhængigt af arbejdets fremskriden.

- 1.1. Opfordring til brugerne og afsenderne om at benytte kombineret transport, bl.a. ved at gøre denne transportform konkurrencedygtig i forhold til landevejstransport
 - 1.2. Tilskyndelse til benyttelse af kombineret transport på hele transportstrækningen og på lange afstande og til benyttelse af veksellad og containere samt mere generelt fremme de moderne teknikker for uledsaget transport
 - 1.3. Harmonisering med hensyn til vægt, dimensioner og tekniske specifikationer for det specialiserede materiel til kombineret transport, særligt for at sikre den nødvendige kompatibilitet med fritrumsprofilerne
 - 1.4. Lettelse af adgangen til de nærmestliggende, teknisk egnede terminaler, navnlig ved ophævelse på et gensidigt grundlag af alle ordninger med tilladelser inden for kombineret transport vedrørende de indledende strækninger og terminaler, idet dette dog ikke berører bestemmelserne i artikel 10 og bilag 6 til denne aftale
 - 1.5. Udarbejdelse af bestemmelser vedrørende ansvar for kombinerede transporttydelser svarende til dem, der gælder for andre transportformer
 - 1.6. Hindring af forskelsbehandling begrundet i transportvirksomhedernes nationalitet, særlig gennem tilrettelæggelse og markedsføring af kombineret transport.
2. De kontraherende parter bestræber sig i samråd med hinanden inden for rammerne af deres respektive kompetencer på at drage omsorg for, at jernbanerne:
- 2.1. sammensætter komplette tog
 - 2.2. gør kombineret transport mere pålidelig og ned-sætter forsendelsestiden. Det drejer sig særlig om:
 - 2.2.1. at begrænse holdetiden, særlig ved grænserne
 - 2.2.2. at øge frekvensen i afsendelsen af togstammer
 - 2.2.3. at forbedre produktiviteten
 - 2.2.4. at indskrænke den administrative kontrol
 - 2.3. træffer de nødvendige samordnede foranstaltninger med hensyn til bestilling og indsættelse af materiel, når trafikken kræver det
 - 2.4. bestræber sig på at stille yderligere tjenesteydelser til rådighed i terminalerne (f.eks. emballage, reparationsarbejder, køleanlæg)
 - 2.5. tilbyder garanterede transportfrister
 - 2.6. opretter nye forbindelser, hvor det er økonomisk berettiget.

Artikel 8

Prisfastsættelse

1. Fastsættelsen af priserne for jernbanestrækningen påhviler fortsat de myndigheder eller enheder, som har kompetence herfor i hver af de kontraherende parter. De drager omsorg for, at der for kombineret transport opnås prisvilkår, der er konkurrencedygtige i forhold til dem, der gælder for landevejstransport.
2. De kontraherende parter drager omsorg for, at virkningerne for markedet af støtteforanstaltninger, som en kontraherende part træffer, ikke begrænses som følge af interventioner fra den anden part eller fra en kompetent enhed på den anden parts område.
3. For at fremme kombineret transport gennem Alperne kan de kontraherende parter tillade støtte til den nødvendige infrastruktur eller det nødvendige faste og mobile udstyr til omladning, støtte til materiel, der specielt anvendes ved kombineret transport, og støtte til ikke-dækkede driftsomkostninger.

Artikel 9

Krisesituation

I situationer, hvor transittrafikken med jernbane skulle blive alvorligt forstyrret, f.eks. som følge af naturkatastrofer, træffer de to parter kompetente myndigheder i samråd med hinanden hver på sit område alle passende forholdsregler til at muliggøre trafikens afvikling. Visse følsomme transportformer, såsom transport af letfordærlige levnedsmidler, vil blive givet fortrinnsstilling.

AFSNIT III

LANDEVEJSTRANSPORT

A. TEKNISKE OG FISKALE ASPEKTER

Artikel 10

Lettelse af landevejstransport

1. De kontraherende parter bestræber sig under overholdelse af begrænsningen af den tilladte fuldvægt på 28 tons og forbuddet mod nat- og søndagskørsel i Schweiz samt med forbehold af undtagelserne i bilag 6 på at lette godstransport ad landevej.
2. Med henblik herpå træffer de schweiziske myndigheder følgende foranstaltninger — efter eksemplet med det schweiziske forbundsråds afskaffelse af gebyret for vægtoverskridelse i grænseområder, som blev indført den 6. februar 1990:
 - færdiggørelse og forbedring af hovedvejsnettet

- forhøjelse af tolerancemargenen for køretøjers vægt fra 2 til 5 %
- udvidelse af grænsezonen i Ticino i forbindelse med adgangen til motorvejen
- ophævelse af visse restriktioner vedrørende transport af dyr ad landevej
- forhøjelse af længden af sættevognstog fra 16 til 16,5 m
- forhøjelse af længden af vogntog fra 18 til 18,35 m
- forhøjelse af totalvægten fra 19 til 22 tons for 3-akslede køretøjer, hvoraf kun en er drivaksel
- forhøjelse af største bredde af vejkøretøjer fra 2,30 m til 2,50 m og 2,60 m for kølevogne.

3. Med forbehold af stk. 1 og 2, og bestemmelserne i aftalen om Det Europæiske Samarbejdsområde, hvis denne træder i kraft mellem Schweiz og Fællesskabet, accepterer Schweiz færdsel på sit område af landevejskøretøjer indregistreret i Fællesskabets medlemsstater, som opfylder forskrifterne vedrørende dimensioner og drivakseltryk i fællesskabsretten, således som den fremstår på tidspunktet for denne aftales ikrafttræden ⁽¹⁾.

Artikel 11

Beskyttelse af miljøet

1. For bedre at beskytte miljøet overvejer de kontraherende parter navnlig at indføre høje beskyttelsesnormer for at reducere emissionerne af udstødningsgas, svævestøv og støj fra tunge lastbiler.
2. De kontraherende parter rådfører sig med regelmæssige mellemrum og hyppigt med hinanden under udarbejdelsen af disse emissionsnormer.
3. Lastbiler indregistreret hos en kontraherende part har, hvad angår emissionsnormerne, tilladelse til at færdes på de to parterens område, jf. dog bestemmelserne i bilag 6, pkt. II.3.

Artikel 12

Fiskale bestemmelser

1. De kontraherende parter overvejer gradvis indførelse af løsninger med hensyn til trafikafgifter, der så vidt muligt skal samordnes, og som i en første fase retter sig imod en overvæltning af transportinfrastrukturomkostningerne på køretøjerne, og i en anden fase ligeledes mod overvæltning af de eksterne omkostninger på køretøjerne, særlig omkostninger i relation til miljøet.

⁽¹⁾ Med hensyn til behandling af vægt og dimensioner henvises der endvidere til bilag 7.

2. Under forberedelsen af deres respektive løsninger rådfører de kontraherende parter sig regelmæssigt med hinanden. De tager så vidt muligt hensyn til territorialitetsprincippet og tager de specifikke omkostninger i Alpeområderne i betragtning.

3. De kontraherende parter indleder om fornødent forhandlinger for at nå til en aftale om vejafgift. En sådan aftale skal, set på baggrund af det i stk. 1 definerede mål, navnlig bidrage til at sikre en fri trafikstrøm over grænserne, en udjævning af forskellene mellem de to parteres vejafgiftssystemer og fjernelse af konkurrencefordrejningerne inden for de forskellige transportformer og mellem transportformer indbyrdes som følge af disse forskelle.

B. MARKEDSADGANG

Artikel 13

Markedsadgang

Med hensyn til adgangen til transportmarkedet erklærer de kontraherende parter, at de har til hensigt at indrømme hinanden en sådan adgang som led i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde eller eventuelt efter retningslinjer, som skal nedfældes i en bilateral aftale ⁽²⁾.

AFSNIT IV

LETTEELSE AF GRÆNSEPASSAGE OG FORENKLING AF FORMALITETERNE

Artikel 14

1. De kontraherende parter bestræber sig på at lette og forenkle formaliteterne i forbindelse med transport, særlig på toldområdet.
2. Disse foranstaltninger gennemføres i sammenhæng med aftalen om lettelse af grænsepassagen mellem Fællesskabet og Schweiz, som trådte i kraft den 1. juli 1991.

AFSNIT V

ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 15

Ikke-diskrimination

De kontraherende parter forpligter sig til ikke at træffe diskriminerende foranstaltninger hverken på denne aftales anvendelsesområde eller vedrørende trafikken gennem Fællesskabets medlemsstater.

⁽²⁾ jf. bilag 8.

Artikel 16

Ensidige foranstaltninger

De kontraherende parter afstår fra at træffe ensidige foranstaltninger, som vil kunne få til virkning at begrænse den transittrafik, som tillades ved denne aftale.

Artikel 17

Supplerende foranstaltninger

Hvis en af de kontraherende parter på grundlag af erfaringer med anvendelsen af denne aftale konkluderer, at andre foranstaltninger inden for dens anvendelsesområde vil kunne fremme en samordnet europæisk transportpolitik og i særdeleshed vil kunne yde et bidrag til løsning af problemet med transittrafikken i Alperne, forelægger den den anden kontraherende part forslag herom.

Artikel 18

Blandet udvalg

1. Der nedsættes et blandet udvalg, benævnt »landtransportudvalget Fællesskabet/Schweiz«

- som drager omsorg for denne aftales rette anvendelse
 - som sørger for god koordination af udvikling og gennemførelse af infrastruktur, transportydelser og ledsageforanstaltninger vedrørende kombineret transport
 - som foretager regelmæssige informationsudvekslinger om generelle spørgsmål vedrørende politikken for landgodstransport og gør status over fremskridtene med aftalens anvendelse
 - som hvert tredje år tager aftalen op til fornyet overvejelse på grundlag af status over de opnåede fremskridt med dens anvendelse og udviklingen navnlig på følgende områder:
 - landevejstrafikkens indflydelse på miljøet og livskvaliteten
 - fordelingen af infrastrukturomkostningerne og de eksterne omkostninger
 - den kombinerede transport og vejnettets kapacitet
- og som i givet fald stiller egnede forslag til de kontraherende parter.

2. Enhver tvist mellem parterne om fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale indbringes på anmodning af en af parterne for Det Blandede Udvalg, som bestræber sig på at finde en gensidigt acceptabel løsning.

3. Det Blandede Udvalg består dels af repræsentanter for Fællesskabet, dels af repræsentanter for Schweiz.

4. Det Blandede Udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.

Artikel 19

Udvalgets funktion

1. Det Blandede Udvalgs formandskab udøves på skift af hver af de kontraherende parter efter de regler, der fastsættes i forretningsordenen.

2. Det Blandede Udvalg træder sammen mindst én gang om året på formandens initiativ med henblik på at undersøge aftalens generelle funktion.

Endvidere træder det sammen, hver gang der er et særligt behov herfor, på anmodning af en af de kontraherende parter og på de betingelser, som fastsættes i forretningsordenen.

3. Det Blandede Udvalg kan træffe beslutning om at nedsætte arbejdsgrupper, der skal bistå det i udførelsen af dets hverv.

Artikel 20

Aftalens varighed

Denne aftale indgås for en periode på tolv år.

Artikel 21

Ikrafttræden

Denne aftale skal ratificeres eller godkendes af de kontraherende parter i overensstemmelse med deres egne procedurer. Den træder i kraft, så snart de kontraherende parter har meddelt hinanden, at de nødvendige procedurer er afsluttet.

Artikel 22

Bilag

Bilag 1 til 8 udgør en integrerende del af denne aftale.

Artikel 23

Sprog

Denne aftale er udfærdiget i to eksemplarer på dansk, engelsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk og tysk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

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

Udfærdiget 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 tweeënnegentig.

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

Por el Consejo de las Comunidades Europeas

For Rådet for De Europæiske Fællesskaber

Für den Rat der Europäischen Gemeinschaften

Για το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

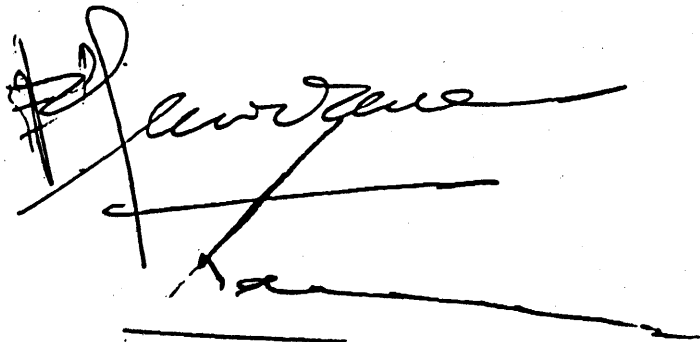
For the Council of the European Communities

Pour le Conseil des Communautés européennes

Per il Consiglio delle Comunità Europee

Voor de Raad van de Europese Gemeenschappen

Pelo Conselho das Comunidades Europeias

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. L. ...', is written over a large, faint rectangular stamp. The signature is written in a cursive style. The stamp is mostly illegible but appears to be an official seal or stamp.

Für die Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Por el Gobierno de la Confederación 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

*BILAG 1***ERKLÆRING FRA DEN SCHWEIZISKE DELEGATION OM RÆKKEVIDDEN AF ARTIKEL 3,
LITRA d)**

Det Schweiziske Edsforbund bekræfter under forbehold af gensidighed, at EF-køretøjers tomkørsel på dets område ikke er omfattet af restriktioner, undtagen dem, der følger af det generelle forbud mod nat- og søndagskørsel og af vægtgrænsen på 28 tons.

BILAG 2

PLANLAGTE INFRASTRUKTURARBEJDER OG FORANSTALTNINGER I SCHWEIZ

A. GENERELT

Den schweiziske politik for godstransittrafik bygger på to nedenstående grundpiller:

— vej

det færdige vejnet på nord-syd-trafikvejen og færdselsregler i overensstemmelse med den internationale færdselskonvention af 8. november 1968

— jernbane

udvikling på kort, mellemlang og lang sigt af jernbaneinfrastrukturen bl.a. med henblik på udvikling af kombineret transport jernbane/landevej.

Af miljømæssige årsager og på grund af vejnettets begrænsede kapacitet vil vejnettet ikke kunne optage den betydelige stigning i de forventede transittransportmængder. Kun ved hjælp af en omfattende forøgelse af kapaciteten og jernbanernes transportydelser vil der kunne skabes mulighed for at imødegå den forventede fordobling af trafikmængden i tiden indtil 2020/2030 i godstransporten mellem den nordlige og den sydlige del af kontinentet.

B. ARBEJDSPROGRAM

De kontraherende parter vedtager foranstaltninger, som skal gennemføres efter følgende tidsplan:

1. Udvikling på kort sigt

Kapacitetsforøgelsen medfører følgende gradvis stigende udbud:

antal vogntog i tusinder gennem Gotthard og Lötschberg/Simplon

GOTTHARD

(1 000)

| År | KT UL | Container | UL | RL | Gotthard i alt |
|----------|-------|-----------|-----|----|----------------|
| | 1 | 2 | 1+2 | 4 | 1+2+4 |
| 1994 (*) | 340 | 160 | 500 | 30 | 530 |
| 1993 | 203 | 110 | 313 | 67 | 380 |
| 1992 | 173 | 110 | 283 | 57 | 340 |
| 1991 | 165 | 110 | 275 | 55 | 330 |

LÖTSCHBERG/SIMPLON

| År | KT UL | Container | UL | RL | Lötschberg/Simplon i alt |
|----------|-------|-----------|-----|-----|--------------------------|
| | 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 |

(*) Eventuelt 1995, afhængigt af arbejdets fremskriden.

Antal vogntog i alt

| | |
|------------|---------|
| — 1994 (*) | 710 000 |
| — 1993 | 430 000 |
| — 1992 | 340 000 |
| — 1991 | 330 000 |

Forklaringer

| | |
|--------|---|
| RL: | Rullende landevej |
| KT UL: | Kombineret transport uledsaget |
| UL: | Uledsaget kombineret transport + containere |
| (*) | Eventuelt 1995, afhængigt af arbejdets fremskriden. |

Denne kapacitet vil kun være faktisk til rådighed i 1994 (*), hvis der i første halvår af 1991 træffes beslutning om igangsættelse af arbejderne.

2. Basisløsning indtil 1994 (*)

En kapacitetsforøgelse forudsætter indretning af en huckepack-korridor med to komponenter, den ene via St. Gotthard og den anden via Lötschberg-Simplon. Formålet er at tredoble den aktuelle kapacitet for kombineret transport (eksklusive containere) i St. Gotthard og (i givet fald) forbedre hovedstrækningen via Lötschberg og Simplon, og dermed skabe mulighed for at transportere tre gange så meget gods som i 1988.

- 2.1. I tiden indtil 1994 (*) vil den schweiziske regerings overgangsløsning give mulighed for på det schweiziske område at foretage 470 000 forsendelser eller ti millioner tons, henholdsvis 710 000 forsendelser eller 14 millioner tons, når man medtager containertransport.
- 2.2. De operative aspekter ved denne løsning er som følger:

St. Gotthard

- indsættelse af 44 lange togstammer, hvilket svarer til 370 000 forsendelser om året
- dette tilbud bygger på en blandet trafik bestående af uledsaget transport og rullende landevej. Det forudsætter en fuld kapacitetsudnyttelse i 250 arbejdsdage om året
- det er muligt på den rullende landevej af transportere lastbiler med en højde på 3,80 m. Ved uledsaget transport må sættevognene højst være fire m høje.

Lötschberg/Simplon

- indsættelse af 14 vogntog som rullende landevej, hvilket svarer til en samlet kapacitet på 100 000 forsendelser om året. Det forudsætter en fuldstændig kapacitetsudnyttelse i 250 arbejdsdage om året
- som rullende landevej vil denne jernbanekorridor være åben for lastbiler eller lastbilstog med en højde på fire m
- de schweiziske myndigheder har noteret sig, at de italienske myndigheder på deres side har forpligtet sig til at udbygge den rullende landevejsinfrastruktur fra Iselle i retning Italien, navnlig med en fritrumsprofil, som giver mulighed for passage af lastbiler eller lastvognstog med en højde på fire m.

- 2.3. Hvad angår terminaler, er planlægningen af den kombinerede transport baseret på terminaler beliggende i udlandet på strategiske steder i forhold til transporten (Rhein/Ruhr, Rhein/Main, Stuttgart, Bologna, Milano/Novara, Torino, Genova, Firenze, Roma).

I denne forbindelse er de pågældende grænsepassagesteder på begge sider af Schweiz:

- i nord: Basel, Schaffhausen, Rielasingen
- i syd: Domodossola, Luino og Chiasso.

3. Forudsigelig udvikling efter 1994 (*)

Med gennemførelsen af det schweiziske projekt »RAIL 2000« og realiseringen af alle de muligheder, som dobbeltsporet ved Lötschberg byder på, vil der efter 1994 blive frigjort ny kapacitet (700 000 forsendelser om året), som indgår i ovenfor nævnte tilbud. Denne forøgelse kan afpasses efter den faktiske udvikling på markedet for kombineret transport.

(*) Eventuelt 1995, afhængigt af arbejdets fremskriden.

C. NY JERNBANELINJE GENNEM DE SCHWEIZISKE ALPER**1. Projekter**

Schweiz forpligter sig til at gennemføre følgende anlægsarbejder:

- ny linje mellem Arth — Goldau og Lugano med en basistunnel ved St. Gotthard (ca. 50 km) og en anden under Monte Ceneri (13 km)
- boring af en basistunnel ved Lötschberg (ca. 30 km).

Sammen danner disse to hovedlinjer rygraden i det moderniserede schweiziske jernbanesystem. Arbejdet vil tage fra syv til ti år ved Lötschberg og 12 til 15 år ved St. Gotthard. De første strækninger i det nye transitnet vil blive åbent for trafikken inden 2005.

2. Kapacitet

I nord-syd-trafikken tillader kapaciteten på de aktuelle linjer forsendelse af 25 — 30 mio. tons (komplette vogne og kombineret transport), transittiden er på lidt over fem timer, men med de nye infrastrukturer vil kapaciteten blive øget til 67 mio. tons, og transittiden vil blive på lidt over tre timer. Der vil tillige kunne benyttes tungere og længere togstammer.

Hvad angår kombineret transport vil de planlagte arbejder (efter markedsvilkårene) give mulighed for indsættelse af 260 tog, der kan transportere 43 mio. tons.

BILAG 3

ERKLÆRING FRA EF-DELEGATIONEN OM RÆKKEVIDDEN AF FORPLIGTELSEN I HENHOLD TIL
ARTIKEL 6

1. Gennemførelsen af infrastrukturarbejder på Fællesskabets område er betinget af tilsagn fra de berørte medlemsstater vedrørende den del, der er beliggende på deres eget område.
2. Bestemmelserne i artikel 6 bringes i anvendelse på følgende måde:
 - Kommissionen forelægger i Udvalget for Transportinfrastruktur de foranstaltninger, der skal træffes, og undersøger dem sammen med medlemsstaterne (se Rådets beslutning 78/174/EØF af 20. 2. 1978, EFT nr. L 54 af 25. 2. 1978, s. 16).
 - I betragtning af Fællesskabets interesse i en løsning på problemet med transittrafikken over Alperne gennem Schweiz anvender Fællesskabet som sådant med henblik på at støtte gennemførelsen af disse foranstaltninger de midler, det har til rådighed, særlig inden for rammerne af den fælles politik for støtte af transportinfrastrukturene (jf. Rådets forordning (EØF) nr. 3359/90 af 20. 11. 1990, EFT nr. L 326 af 24. 11. 1990, s. 1).

BILAG 4

PLANLAGTE INFRASTRUKTURARBEJDER OG FORANSTALTNINGER I FÆLLESSKABET

A. GENERELT

1. De kontraherende parter er i almindelighed, såvel hvad angår de konventionelle jernbaner som kombineret transport, blevet enige om at foretage de nødvendige infrastrukturforbedringer til at fjerne flaskehalsene på Fællesskabets område på adgangslinjerne til de schweiziske strækninger. Sådanne forbedringer skal indgå i en koordineret politik på infrastruktur- og transittrafikområdet, som kan sikre levedygtigheden på lang sigt og sammenhængen og kontinuiteten i langdistancetrafikken på linjerne for kombineret transport.
2. Fællesskabet bør på denne baggrund for at sætte jernbanerne i stand til at imødekomme den forventede kraftige stigning i efterspørgslen og under hensyntagen til arbejde, som visse direkte berørte EF-medlemsstater allerede har foretaget i forskellige organer, koordinere sine tiltag sammen med Schweiz og:
 - fastsætte prioriteter og opstille en tidsplan for investeringerne (infrastrukturer, terminaler, indkøb af rullende materiel, tilrettelæggelse af transporttjenester)
 - iværksætte en fælles, kontrolleret planlægning af infrastrukturene i den fastsatte prioritetsrangsfølge
 - træffe de nødvendige foranstaltninger på finansielt plan.

B. ARBEJDSPROGRAM

3. Visse typer arbejder på Fællesskabets område anses allerede af de berørte lande for at være nødvendige, og hvornår de tidsmæssigt vil blive gennemført, afhænger af koordinationen af foranstaltningerne mellem de kontraherende parter. I punkt 4 og 5 er der til underretning anført en fortegnelse over sådanne arbejder.

4. Hvad angår forbedring af bestående terminaler eller oprettelse af nye terminaler mener Fællesskabet, at det er påkrævet at sætte ind især:

a) i Tyskland

i følgende regioner:

- Hamburg-Lübeck
- Ruhr
- Mannheim/Frankfurt,

Hvor den aktuelle terminalkapacitet forekommer at være utilstrækkelig.

Desuden er det nødvendigt at indrette rangerbanegårde for kombineret transport i Rielasingen/Singen og i Freiburg-im-Breisgau

b) i Italien

forholdene i industriområderne skal forbedres, særlig omkring Milano, Bologna og Torino. Der skal oprettes eller udbygges følgende terminaler:

- Milano Rogoredo og Milano Segrate (uledsaget transport)
- forbedring af forholdene i Milano Greco Pirelli (anlæggenes kapacitet og kvalitet)
- en terminal i Torino-området og længere mod syd i Bologna, Firenze og Roma
- udvidelse af anlæggene i Busto Arzizio, hovedterminalen i Milano-området for ledsaget og uledsaget transport fra Schweiz
- ibrugtagning af Milano Segrate i 1992 og i nær fremtid multimodalcentret, der betjener Bologna interporto-banegården og intermodalcentret i Torino Orbassano (igangværende arbejder)
- udvidelse af kapaciteten i omladningscentre i Novara og Vercelli (rullende landevej)
- på kort sigt bør der sættes ind på i grænseområder (f.eks. i Novaraområdet) at oprette små lokale terminaler, der til en vis grad vil kunne aflaste de store omladningscentre

- c) *i Nederlandene*
Opførelse af et »Rail Service Center« i Rotterdam.
5. Hvad angår fritrumsprofiler og kapacitet på linjerne
- a) *i Tyskland*
— udvidelse af kapaciteten på visse strækninger på linjen mellem Mannheim og Basel (Karlsruhe — Basel)
- b) *i Italien*
— indretning af fritrumsprofil B (3,80 m) på linjen Chiasso — Milano og fritrumsprofil B+ (4 m) på linjen Domodossola Torino.

BILAG 5

ERKLÆRING FRA FÆLLESSKABETS DELEGATION OM ARTIKEL 8

Fællesskabets delegation erklærer, at støtte ydet af EF-medlemsstaterne er undergivet bestemmelserne i Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 77, 92 og 93.

BILAG 6

UNDTAGELSE FRA FORBUDET OM NAT- OG SØNDAGSKØRSEL OG UNDTAGELSE FRA VÆGTGRÆNSEN PÅ 28 TONS

De nedenfor indrømmede undtagelser er forenelige med bestemmelserne i forbundsfærdselsloven af 19. december 1958.

I. Undtagelse fra forbuddet mod nat- og søndagskørsel

der gælder følgende undtagelser fra forbuddet mod søndags- og natkørsel:

a) *uden særlig tilladelse*

- kørsel med henblik på førstehjælp i katastrofesituationer
- kørsel med henblik på førstehjælp i tilfælde af driftsulykker, navnlig i offentlige transportvirksomheder og inden for luftfart

b) *med særlig tilladelse*

følgende godstransport, som i kraft af sin art kræver natkørsel og i virkeligt velbegrundede tilfælde kørsel om søndagen:

- transport af letfordærlige landbrugsprodukter (f.eks. bær, visse frugter og grønsager, blomster og friskpresset frugtsaft) fra 1. april til 31. oktober
- slagtesvin og slagtefjerkræ
- frisk mælk og letfordærlige mælkeprodukter
- cirkusmateriel, orkestermusikinstrumenter, teaterdekorationer osv.
- dagblade omfattende redaktionelt stof og postbefordring som led i en offentlig servicevirksomhed.

For at lette proceduren for udstedelse af tilladelser kan der udstedes tilladelser med en gyldighed på op til tolv måneder for et hvilket som helst antal kørsler, forudsat at kørslerne er af samme art.

II. Undtagelse fra vægtgrænsen på 28 tons

1. For kørsel fra udlandet til det schweiziske område nær grænsen (*) (og omvendt) tillades der undtagelser, uden gebyr, for alt gods indtil en samlet vægt på 40 tons og for transport af 40 fods ISO containere i kombineret transport indtil 44 tons. Af vejbygningsårsager anvender visse toldsteder en lavere vægt.
2. For kørsel fra udlandet til et område hinsides det schweiziske område nær ved grænsen (og omvendt) og for transit gennem Schweiz kan der tillades en totalvægt på over 28 tons:
 - a) for transport af udeleligt gods, når forskrifterne trods anvendelse af et passende køretøj ikke kan overholdes
 - b) for overførsel eller anvendelse af specialkøretøjer, særlig arbejdskøretøjer, som på grund af den brug, de er bestemt til, ikke kan afpasses efter vægtforskrifterne
 - c) for transport af beskadigede køretøjer eller køretøjer, der skal bortslæbes i nødstilfælde
 - d) for transport af varer bestemt til proviantering af fly (catering)
 - e) for de indledende og afsluttende vejstrækninger i forbindelse med kombineret transport, generelt inden for en radius af ti km fra terminalen.
3. Der kan tillades en vægt på over 28 tons for transit gennem Schweiz på hovedlinjen Basel — Chiasso for landevejskøretøjer indregistreret i Fællesskabet, som transporterer letfordærlige levnedsmidler eller andet ilgods (»just-in-time«-transport), og hvis dimensioner svarer til dem, der er fastsat i aftalens

(*) Området nær grænsen er defineret i forbundsjustits- og politiministeriets instrukser. I almindelighed er der tale om et område inden for en radius på ti km målt fra toldstedet.

artikel 10, for så vidt der ikke længere er disponibel kapacitet til kombineret transport. Der vil for køretøjer på over 28 tons på schweiziske veje i princippet højst blive udstedt 50 tilladelser om dagen i begge retninger. Det maksimale antal tilladelser om året er på 15 000 i hver retning.

Der vil kun blive udstedt sådanne tilladelser for landevejskøretøjer, som opfylder de seneste EF-forureningsnormer (udstødningsgas og svævestøv). Ved sådanne landevejskøretøjer forstås køretøjer, som er indregistreret for første gang senest to år før tidspunktet for anmodningen om undtagelse.

4. Disse forskellige undtagelser indrømmes fra tilfælde til tilfælde efter en så enkel procedure som muligt. Gennemførelsesbestemmelserne for de undtagelser, som Schweiz indrømmer, og som er opregnet i punkt 3, fastsættes i et administrativt arrangement, der skal omfatte følgende elementer:
 - oprettelse af et administrativt center i Bern, som skal forvalte systemet. Der skal etableres en forbindelse mellem dette center og en EF-kontaktinstans
 - en metode for beregning af, fra hvilket tidspunkt kapaciteten for kombineret transport er at betragte som opbrugt
 - midler til kommunikation mellem brugerne, terminalerne og det administrative center.

BILAG 7

FÆLLES ERKLÆRING FRA DE KONTRAHERENDE PARTER OM BEHANDLING AF VÆGT OG DIMENSIONER

De kontraherende parter forpligter sig, hvad angår vægt og dimensioner, til at opretholde den de facto situation, der følger af princippet om national behandling, uden at dette berører undtagelserne i bilag 6 og artikel 10, stk. 3.

BILAG 8

BREVVEKSLING OM MARKEDSADGANG

Brev fra den schweiziske delegation

Bern, den

Hr. generaldirektør,

Jeg har den ære at bekræfte, at Schweiz under henvisning til den dags dato paraferede aftale mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Schweiz betragter spørgsmålet om adgang til markedet som et grundlæggende element i Schweiz' transportforbindelser med Fællesskabet. Jeg har noteret mig Deres forslag om at afklare dette spørgsmål i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde. Min delegation kan tilslutte sig dette forslag, forudsat af Fællesskabet og Schweiz i tilfælde af, at nævnte aftale ikke virkeliggøres, omgående indleder forhandlinger med henblik på at indrømme hinanden adgang til deres respektive transportmarkeder efter regler, som skal nærmere fastlægges.

Jeg vil være Dem taknemmelig for at bekræfte, at De er indforstået med indholdet af dette brev.

Modtag, hr. generaldirektør, forsikringen om min mest udmærkede højagtelse.

Brev fra Fællesskabet

Bruxelles, den

Hr. ambassadør,

Jeg har den ære at anerkende modtagelsen af Deres brev vedrørende markedsadgang med henvisning til den dags dato undertegnede aftale mellem Fællesskabet og Schweiz om godstransport ad landevej og med jernbane, med følgende ordlyd:

»Jeg har den ære at bekræfte, at Schweiz under henvisning til den dags dato paraferede aftale mellem Det Europæiske Økonomiske Fællesskab og Schweiz betragter spørgsmålet om adgang til markedet som et grundlæggende element i Schweiz' transportforbindelser med Fællesskabet. Jeg har noteret mig Deres forslag om at afklare dette spørgsmål i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde. Min delegation kan tilslutte sig dette forslag, forudsat af Fællesskabet og Schweiz i tilfælde af, at nævnte aftale ikke virkeliggøres, omgående indleder forhandlinger med henblik på at indrømme hinanden adgang til deres respektive transportmarkeder efter regler, som skal nærmere fastlægges.

Jeg vil være Dem taknemmelig for at bekræfte, at De er indforstået med indholdet af dette brev.«

Jeg skal hermed meddele, at jeg er helt indforstået med brevets indhold.

Modtag, hr. ambassadør, forsikringen om min mest udmærkede højagtelse.
