

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

- ★ Reglamento (CEE) n° 3637/92 del Consejo, de 27 de noviembre de 1992, relativo a un sistema de distribución de derechos de tránsito (Ecopuntos) para los vehículos de un peso superior a 7,5 toneladas matriculados en un Estado miembro que transiten por Austria 1

II *Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad*

Consejo

92/577/CEE:

- ★ Decisión del Consejo, de 27 de noviembre de 1992, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril 4

Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril 6

- ★ Información relativa a la fecha de entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril, firmado en Oporto el 2 de mayo de 1992 25

92/578/CEE:

- ★ Decisión del Consejo, de 30 de noviembre de 1992, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la Confederación Suiza relativo al transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril 26

Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la Confederación Suiza relativo al transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril 28

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CEE) N° 3637/92 DEL CONSEJO

de 27 de noviembre de 1992

relativo a un sistema de distribución de derechos de tránsito (Ecopuntos) para los vehículos de un peso superior a 7,5 toneladas matriculados en un Estado miembro que transiten por Austria

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Considerando que se ha alcanzado un Acuerdo ⁽³⁾ entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria sobre el tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril;

Considerando que dicho Acuerdo estipula en el artículo 15 que debe reducirse la contaminación provocada por los camiones en tránsito por Austria, debiendo alcanzarse dicha reducción disminuyendo en un 60 % durante el período de doce años estipulado en el Acuerdo, hasta el final del año 2003, las emisiones totales de NO_x de los camiones con un peso en carga superior a 7,5 toneladas;

Considerando que estas emisiones totales de NO_x estarán representadas por un número de puntos (Ecopuntos) que serán utilizados por los vehículos para que se les autorice el tránsito por Austria;

Considerando que el Acuerdo estipula que las autoridades austríacas deberán poner a disposición de la Comunidad los citados Ecopuntos, que serán distribuidos por la Comunidad entre sus Estados miembros, de acuerdo con sus propias normas y procedimientos;

Considerando que es necesario establecer una normativa que regule la distribución y la gestión de los Ecopuntos que se hayan puesto a disposición de la Comunidad;

Considerando que la Comisión debería poner a disposición de los Estados miembros los Ecopuntos;

Considerando que el 96,66 % de los Ecopuntos disponibles deberían ser distribuidos a los Estados miembros según un coeficiente aprobado basado en las relaciones de transporte existentes con Austria para 1991;

Considerando que los Estados miembros deberían devolver a la Comisión, a su debido tiempo, aquellos Ecopuntos cuya utilización antes del final del año correspondiente sea improbable de acuerdo con los datos disponibles;

Considerando que la Comisión debería conservar los puntos restantes y devueltos como una reserva para su distribución de acuerdo con los criterios objetivos aprobados, como compensación para determinados Estados miembros, a más tardar un mes antes del final del año correspondiente;

Considerando que en la distribución de esta reserva de acuerdo con criterios objetivos, la Comisión estará asistida por un Comité, creado mediante el artículo 4 de la Decisión 92/577/CEE del Consejo, de 27 de noviembre de 1992, relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril ⁽⁴⁾,

HA ADOPTADO DEL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El presente Reglamento establece el sistema de distribución, entre los transportistas interesados, de los Ecopuntos

⁽¹⁾ Dictamen emitido el 20 de noviembre de 1992 (no publicado aún en el Diario Oficial).

⁽²⁾ Dictamen emitido el 24 de noviembre de 1992 (no publicado aún en el Diario Oficial).

⁽³⁾ Véase la página 4 del presente Diario Oficial.

⁽⁴⁾ Véase la página 4 del presente Diario Oficial.

asignados a la Comunidad en virtud de lo dispuesto en el artículo 15 del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril.

Artículo 2

1. Se distribuirá entre los Estados miembros un número de Ecopuntos equivalente al 96,66 % del total disponible, de acuerdo con la distribución que figura en el Anexo I.

2. Dichos Ecopuntos se asignarán a los Estados miembros todos los años en dos tramos, el primero de ellos antes del 1 de octubre del año anterior y el segundo antes del 1 de marzo del año correspondiente.

Artículo 3

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros distribuirán sus Ecopuntos disponibles, de conformidad con el artículo 2, a los operadores interesados establecidos en su territorio.

2. Cada año, las autoridades competentes de los Estados miembros devolverán a la Comisión, antes del 15 de octubre, los Ecopuntos cuya utilización antes de finalizar el año sea improbable, de acuerdo con los datos disponibles y las estimaciones de tráfico para el último mes del año.

Artículo 4

1. Los Ecopuntos que no se distribuyan entre los Estados miembros, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2, así como los que se hayan devuelto a la Comisión, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3, constituirán una reserva comunitaria.

2. Los Ecopuntos de la reserva comunitaria deberán ser asignados por la Comisión a los Estados miembros, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 5, como mínimo un mes antes del final del año, teniendo en cuenta la forma en que cada Estado miembro haya gestionado los Ecopuntos que se le hubieran asignado, así como las necesidades objetivas de los transportistas de cada Estado miembro, pudiendo tener en cuenta en particular los siguientes criterios:

- la situación especial de Italia y Grecia, que se expone en el Anexo II;

- una situación inicial de desventaja;
- problemas a la hora de mejorar la calidad técnica del parque de vehículos en lo referente a emisiones de NO_x;
- circunstancias geográficas;
- acontecimientos imprevistos.

Artículo 5

La Comisión estará asistida por el Comité creado en aplicación del artículo 4 de la Decisión 92/577/CEE.

El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto relativo a la asignación de Ecopuntos de la reserva comunitaria. El Comité emitirá un dictamen sobre el proyecto en un plazo establecido por el presidente de acuerdo con la urgencia del asunto. El dictamen será emitido según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para aquellas decisiones que el Consejo deba adoptar a propuesta de la Comisión. Los votos de los representantes de los Estados miembros en el seno del Comité se ponderarán con arreglo a lo dispuesto en el mencionado artículo. El presidente no participará en la votación.

La Comisión adoptará la asignación prevista cuando sea conforme con el dictamen del Comité.

Cuando la asignación prevista no sea conforme con el dictamen del Comité o a falta de dictamen, la Comisión someterá sin demora al Consejo una propuesta relativa a la asignación de Ecopuntos de la reserva comunitaria. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.

Si transcurrido un plazo de cuatro semanas a partir de la fecha en que la propuesta se haya sometido al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará la asignación propuesta de Ecopuntos.

Artículo 6

El presente Reglamento entrará en vigor al mismo tiempo que el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 27 de noviembre de 1992.

Por el Consejo

El Presidente

J. PATTEN

ANEXO I

Coeficiente de distribución de los Ecopuntos

Estados miembros	Unidades
Bélgica	32 500
Dinamarca	40 500
Alemania	482 500
Grecia	60 500
España	1 200
Francia	5 000
Irlanda	1 000
Italia	510 000
Luxemburgo	5 000
Países Bajos	123 500
Portugal	400
Reino Unido	8 500
Total	1 270 600

ANEXO II

Posición especial contemplada en el primer guión del apartado 2 del artículo 4

De la reserva normal de 3,34 % de la cantidad total de Ecopuntos, una porción correspondiente al 0,41 % del total (que se estima equivalente a 5 430 unidades de las del Anexo I) se asignará en principio, sobre una base de prioridad y de acuerdo con el ratio de distribución del Anexo I, a Italia y a Grecia.

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

CONSEJO

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 27 de noviembre de 1992

relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril

(92/577/CEE)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

Considerando que el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y Austria, en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril, puede aportar una solución a los diferentes problemas que actualmente se derivan del transporte de mercancías a través de los Alpes; que es necesario garantizar el desarrollo del tránsito sin discriminación de forma que se pueda llevar a cabo el comercio internacional con el menor coste posible para el público en general, reduciendo al mínimo los obstáculos administrativos y técnicos que le afectan;

Considerando que estos objetivos han de tener en cuenta al mismo tiempo la libre elección del usuario y los aspectos relacionados con la seguridad vial y con la protección de la salud de la población afectada y del medio ambiente de las regiones alpinas;

Considerando que los objetivos y el contenido del Acuerdo entra en el ámbito de la política común de transportes, participando a su vez en la realización de dichos objetivos las normas de carácter técnico;

Considerando que conviene fijar un procedimiento de aprobación del acuerdo administrativo previsto por el Acuerdo,

DECIDE:

Artículo 1

Queda aprobado en nombre de la Comunidad el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril.

El texto del Acuerdo, se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

El presidente del Consejo procederá a la notificación prevista en el artículo 24 del Acuerdo ⁽³⁾.

Artículo 3

El acuerdo administrativo previsto en el apartado 4 del artículo 24 del Acuerdo se aprobará según el procedimiento del artículo 4 de la presente Decisión.

Artículo 4

La Comisión estará asistida por un Comité compuesto por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

⁽¹⁾ DO nº C 305 de 23. 11. 1992.

⁽²⁾ DO nº C 313 de 30. 11. 1992, p. 16.

⁽³⁾ Véase la página 25 del presente Diario Oficial.

El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de disposiciones. El Comité emitirá su dictamen sobre este proyecto por mayoría cualificada de los representantes de los Estados miembros y en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto. El dictamen será emitido según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. Los votos de los representantes de los Estados miembros en el seno del Comité se ponderarán según lo dispuesto en el mencionado artículo. El presidente no tomará parte en la votación.

La Comisión adoptará las disposiciones previstas si son conformes al dictamen del Comité.

Si las disposiciones previstas no fueren conformes al dictamen del Comité, o a falta de dictamen, la Comisión presentará al Consejo sin demora una propuesta relativa a las disposiciones que deban adoptarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.

Si, transcurrido un plazo de cuatro semanas a partir de la fecha en que el Consejo haya sido llamado a pronunciarse, éste no se hubiere pronunciado, las disposiciones propuestas serán adoptadas por la Comisión.

Artículo 5

La Comisión adoptará las disposiciones necesarias para la aplicación del acuerdo administrativo contemplado en el artículo 3 con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4.

Hecho en Bruselas, el 27 de noviembre de 1992.

Por el Consejo
El Presidente
J. PATTEN

**ACUERDO ENTRE LA COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA Y LA REPÚBLICA DE
AUSTRIA EN EL ÁMBITO DEL TRÁFICO DE TRÁNSITO DE MERCANCÍAS POR
CARRETERA Y FERROCARRIL**

ÍNDICE

	<i>Página</i>
PREÁMBULO	8
Parte I: Objetivos, ámbito de aplicación y definiciones	8
Artículo 1: Objetivos	8
Artículo 2: Ámbito de aplicación	8
Artículo 3: Definiciones	8
Parte II: Transporte por ferrocarril y transporte combinado	9
Artículo 4: Principios	9
Artículo 5: Ejes (Anexo I)	9
Artículo 6: Obras de infraestructura en Austria (Anexo II)	9
Artículo 7: Obras de infraestructura en la Comunidad (Anexos III y IV)	9
Artículo 8: Capacidades (Anexo V)	9
Artículo 9: Medidas de acompañamiento	9
Artículo 10: Fijación de precios (Anexo VI)	10
Artículo 11: Crisis	10
Parte III: Transporte por carretera	10
Artículo 12: Pesos y dimensiones de los camiones	10
Artículo 13: Emisiones (Anexo VII)	11
Artículo 14: Imputación integral de costes	11
Artículo 15: Reducción de la contaminación ambiental (sistema de ecopuntos) (Anexos VIII y IX)	11
Artículo 16: Relación entre el presente Acuerdo y los acuerdos bilaterales existentes en materia de transporte de mercancías por carretera	12
Parte IV: Controles	12
Artículo 17: Controles (Anexo X)	12
Parte V: Disposiciones generales y finales	12
Artículo 18: No discriminación	12
Artículo 19: Medidas complementarias	12
Artículo 20: Medidas unilaterales	12
Artículo 21: Comité Mixto de Tránsito	12
Artículo 22: Resolución de litigios	13
Artículo 23: Duración	13
Artículo 24: Entrada en vigor	13
Artículo 25: Valor jurídico de los Anexos	13
Anexos:	
Anexo I (al artículo 5)	16
Anexo II (al artículo 6)	16
Anexo III (al artículo 7)	18
Anexo IV (al artículo 7)	18
Anexo V (al artículo 8)	20
Anexo VI (al artículo 10)	21
Anexo VII (al artículo 13)	21
Anexo VIII (al artículo 15)	22
Anexo IX (al artículo 15)	23
Anexo X (al artículo 17)	24

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, en lo sucesivo denominado «la Comunidad»,

por una parte, y

LA REPÚBLICA DE AUSTRIA, en lo sucesivo denominado «Austria», por otra parte,

denominados en lo sucesivo «las Partes contratantes».

DESEOSOS de fomentar la colaboración y el intercambio internacionales instaurando una política europea coordinada de transportes;

CONSIDERANDO que es preciso encontrar una solución duradera para los problemas del tránsito alpino, que garantice tanto la calidad de vida de la población afectada y la protección del medio ambiente, como el comercio internacional;

CONSIDERANDO que es preciso aplicar en este tráfico las tecnologías menos contaminantes, capaces de reducir cuantitativa y cualitativamente las molestias actuales con la mayor brevedad posible;

CONSIDERANDO que los Alpes constituyen un obstáculo natural para el desarrollo del tráfico por carretera y que motiva determinadas diferencias en la legislación en materia de tráfico por carretera de las Partes contratantes;

CONSIDERANDO que el transporte combinado representa, en términos económicos, ecológicos y sociales, así como en el plano de la seguridad, la mejor garantía de que el problema planteado por el desarrollo creciente del tráfico internacional de mercancías que atraviesan los Alpes pueda ser solucionado sobre todo a medio y largo plazo,

HAN ACORDADO adoptar determinadas medidas concertadas con objeto de promover el transporte ferroviario convencional y el transporte combinado así como regular el transporte por carretera.

PRIMERA PARTE

OBJETIVOS, ALCANCE Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objetivos

El objetivo del presente Acuerdo entre la Comunidad y Austria consiste en reforzar la colaboración entre las Partes contratantes en determinados sectores de los transportes, principalmente el del tránsito alpino. Por tanto, ambas Partes, con objeto de promover el transporte ferroviario convencional y el transporte combinado, así como regular el transporte por carretera, han acordado adoptar medidas coordinadas destinadas en particular a proteger la sanidad pública y el medio ambiente.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Acuerdo se aplicará al tráfico por carretera y ferroviario que transite por el territorio austríaco.
2. La colaboración entre ambas Partes contratantes se extenderá a las infraestructuras de transporte, a las medidas complementarias necesarias para el desarrollo del transporte ferroviario convencional y el transporte combi-

nado, a la regulación del transporte por carretera y a un intercambio continuo de información acerca de la evolución de las respectivas políticas de transporte de las partes contratantes.

Artículo 3

Definiciones

Con arreglo al presente Acuerdo se entenderá por:

- 1) *tráfico de tránsito*: el tráfico que atraviese el territorio austríaco con destino a/o procedente de un lugar situado fuera de Austria;
- 2) *tráfico de tránsito de mercancías por carretera*: el tráfico de tránsito efectuado mediante camiones matriculados en una de las Partes contratantes, tanto si estos vehículos circulan de vacío como con carga;
- 3) *transporte combinado*: el transporte efectuado por medio de camiones o unidades de carga conducidas por ferrocarril en una parte del trayecto y por carretera en la parte inicial o en la parte final del trayecto, de manera que, en ningún caso, se transite en el territorio austríaco exclusivamente por carretera en el recorrido inicial o terminal;
- 4) *camión*: un vehículo automóvil destinado al transporte de mercancías o a la tracción de remolques o semirremolques;
- 5) *unidad de carga*: un contenedor, una caja móvil, un remolque o un semirremolque;

- 6) *peso máximo total autorizado*: peso máximo del vehículo parado dispuesto para la marcha, más el peso de la carga, del conductor y los pasajeros, que el vehículo no está autorizado a sobrepasar;
- 7) *carga por eje*: la suma de las presiones ejercidas en situación de parada en una calzada plana por todas las ruedas del mismo eje o de dos ejes distantes entre sí un metro como máximo.

SEGUNDA PARTE

TRANSPORTE POR FERROCARRIL Y TRANSPORTE COMBINADO

Artículo 4

Principios

1. Las Partes contratantes han convenido adoptar y coordinar, de común acuerdo y en el marco de sus competencias, las medidas necesarias para el desarrollo y la promoción del transporte ferroviario convencional y del transporte combinado que puedan resolver los problemas planteados por el tráfico alpino de tránsito. Igualmente están de acuerdo en coordinar las obras de construcción de las infraestructuras necesarias, el calendario de dichas obras, la creación y la explotación de servicios y la ejecución de las medidas de acompañamiento.

2. A este respecto, las medidas que van a adoptarse se definen en los artículos 6 a 10 del presente Acuerdo. Dichas medidas se atienen, en lo que se refiere a sus objetivos y resultados, a las disposiciones del Acuerdo sobre el tráfico que transita por el Brennero, celebrado el 22 de noviembre de 1989 entre el Ministerio de Transportes de la República Italiana y el ministro Federal de Economía Pública y de Transportes de la República de Austria, relativo al tráfico ferroviario por el Brennero, al Acuerdo sobre la mejora de los pasos ferroviarios de los Alpes, celebrado el 9 de mayo de 1990 entre el ministro de Transportes de la República Federal de Alemania, el ministro de Transportes de la República Italiana y el ministro Federal de la Economía Pública y de Transportes de la República de Austria, acerca de la mejora del tráfico ferroviario alpino. Dado que estos Acuerdos desempeñan un papel determinante en la organización del tráfico que transita por territorio austríaco, las Partes contratantes tratarán de apoyar por todos los medios la ejecución de las medidas previstas en dichos Acuerdos.

Artículo 5

Ejes

1. Con objeto de alcanzar los objetivos previstos en el artículo 4, las Partes contratantes desarrollarán una red de transporte combinado y de transporte ferroviario transalpino sobre los ejes previstos en el Anexo I.

2. En caso de que una modificación de las condiciones técnicas económicas o ecológicas en las que se efectúa el tráfico de tránsito obligue a prever ejes ferroviarios suple-

mentarios, el Comité de tránsito previsto en el artículo 21 dirigirá sin demora a las Partes contratantes las propuestas de modificaciones necesarias del Anexo I. En su caso, las Partes contratantes iniciarán negociaciones con los Estados miembros y las compañías ferroviarias afectadas.

Artículo 6

Medidas de infraestructura en Austria

Además de la elevación, ya realizada, del gálibo de los túneles entre Kufstein y el Brennero para permitir el transporte de camiones de una altura de ángulo de 4 metros, se aplicarán en Austria las medidas que se enumeran en el Anexo II.

Artículo 7

Medidas de infraestructuras en la Comunidad

De conformidad con la declaración relativa a la ejecución de los trabajos de infraestructura que figura en el Anexo III y con las intenciones de los Estados miembros, y como complemento a las obras ejecutadas hasta ahora en los ejes citados en el artículo 5, se aplicarán en el interior de la Comunidad las medidas que se enumeran en el Anexo IV.

Artículo 8

Capacidades

Las Partes contratantes se comprometen, dentro del límite de sus medios y competencias y de conformidad con los acuerdos citados en el apartado 2 del artículo 4, a promover con la mayor rapidez posible la creación y, dentro de los límites de lo técnicamente viable, la explotación de las capacidades previstas en el Anexo V.

Artículo 9

Medidas de acompañamiento

1. Con objeto de desarrollar el transporte ferroviario y el transporte combinado, las Partes contratantes perseguirán de forma prioritaria y, de ser posible, concertada, los siguientes objetivos:

- 1) implantar el transporte combinado para trayectos completos y en largas distancias;
- 2) utilizar cajas móviles y contenedores y, de forma general, promover las técnicas modernas de transporte sin acompañamiento;
- 3) reforzar la competitividad del transporte combinado con relación al transporte por carretera;
- 4) armonizar los pesos, dimensiones y características técnicas del material destinado al transporte combinado principalmente, con el fin de garantizar la compatibilidad indispensable con el gálibo de los túneles;

- 5) facilitar el acceso a los terminales más cercanos y técnicamente apropiados mediante la liberación de los recorridos iniciales y finales de todo régimen de autorización del tráfico combinado, sobre la base de reciprocidad;
- 6) adoptar, para el tráfico combinado, disposiciones de responsabilidad, comparables a los de otros tráficos;
- 7) transferir el transporte de mercancías peligrosas al ferrocarril, siempre que este transporte resulte ventajoso desde el punto de vista de la seguridad;
- 8) fortalecer las disposiciones de la ADR y del RID aplicables al transporte combinado;
- 9) creación del marco legislativo requerido para equilibrar las cargas de servicio en el transporte combinado.

2. En el marco de sus competencias ante las compañías ferroviarias y el resto de instancias competentes, las Partes contratantes procurarán que aquéllas:

- 1) constituyan trenes completos;
- 2) mejoren la fiabilidad de los transportes y el tiempo necesario para los mismos. Se trata ante todo de:
 - 2.1. reducir los tiempos de parada, principalmente en las fronteras;
 - 2.2. aumentar la cadencia de los trenes, de forma que se adapten a las necesidades de los clientes;
 - 2.3. mejorar la productividad en las terminales mediante la utilización óptima del equipo técnico, la aceleración de los procedimientos y la reducción de los tiempos de espera. Los controles y los trámites efectuados en la frontera en los transportes ferroviarios tradicionales o en los terminales de ferrocarril o carretera no deberán ser superiores a los del transporte por carretera; el despacho de aduana y los controles no deberán durar más de una hora;
 - 2.4. traspasar los controles administrativos (aduaneiros, financieros, veterinarios y fitosanitarios) a los terminales o a los puntos de origen o destino del envío;
- 3) adquieran y financien de común acuerdo material móvil (vagones y locomotoras) en cantidad suficiente para atender el aumento de las capacidades ferroviarias;
- 4) ofrezcan en las terminales prestaciones complementarias (acondicionamiento de los envíos, reparación del material de transporte combinado, refrigeración, carga, etc) y prestaciones sociales;
- 5) ofrezcan plazos de transporte garantizados;
- 6) ofrezcan nuevas conexiones;
- 7) amplíen el sistema de las paradas reducidas en las fronteras al mayor número posible de trenes de mercancías y generalicen la aceptación en confianza de los vagones, principalmente por lo que se refiere a los trenes de transporte combinado;

8) mejoren el flujo de información:

- 8.1. en el ámbito de la gestión del parque de vagones, con el fin de acelerar su rotación y optimizar sus ciclos de utilización;
- 8.2. destinada a los clientes, con el fin de permitirles localizar sus envíos y prever su hora de llegada con precisión (sistema informatizado de intercambio de información compatibles a escala internacional y utilizable por los clientes).

Artículo 10

Fijación de precios

1. La fijación de precios para el recorrido ferroviario sigue correspondiendo a las autoridades o entidades competentes en cada una de las Partes. Éstas procurarán que los costes de transporte combinado sean comparables a las del transporte por carretera.

2. Las Partes contratantes procurarán, en el marco de sus competencias, que las consecuencias sobre el mercado de las ayudas adoptadas por una de ellas no se vea comprometida por las medidas de la otra Parte o de una entidad competente situada en el territorio de la otra Parte.

3. Con el fin de promover el transporte combinado transalpino, las Partes contratantes podrán autorizar la concesión de ayudas destinadas a infraestructura, a instalaciones de mantenimiento fijas y móviles, a material utilizado específicamente en el transporte combinado, así como ayudas para compensar las pérdidas de explotación.

Artículo 11

Crisis

En caso de perturbación grave del tráfico ferroviario de tránsito, causada, por ejemplo, por una catástrofe natural, las autoridades competentes de ambas Partes adoptarán de común acuerdo, cada una en su territorio respectivo, todas las medidas posibles necesarias para garantizar la continuación de la conducción del transporte. Determinados transportes sensibles, principalmente el de los productos alimenticios perecederos, gozarán de un trato prioritario.

TERCERA PARTE

TRANSPORTES POR CARRETERA

Artículo 12

Pesos y dimensiones de los camiones

1. Por territorio austríaco sólo podrán circular los camiones, semirremolques y remolques autorizados en la Comunidad que en el momento de la entrada en vigor del presente Acuerdo cumplan las normas en vigor en la Comunidad sobre pesos y dimensiones del eje motor.

2. En los vehículos de motor con remolque, la suma de los pesos máximos autorizados deducida la mayor de las cargas máximas admisibles en el asiento de anclaje, no deberá exceder 38 000 kg en el caso de los conjuntos articulados, 39 000 kg en el caso de los conjuntos articulados con un semirremolque manipulable por grúa, que efectúen un transporte por carretera inicial o terminal de un transporte combinado, y 42 000 kg en el caso de los que transporten contenedores y cajas móviles.

Artículo 13

Emisiones

1. Con el fin de proteger el medio ambiente y para reducir las emisiones de gas, de partículas y ruidos de los camiones, las Partes contratantes establecerán, basándose en la tecnología más avanzada y económicamente justificable, normas de alto nivel de protección (véase Anexo VII).
2. Durante la elaboración de estas normas, las Partes contratantes se pondrán de común acuerdo de forma regular y con frecuencia.
3. Habida cuenta de las normas sobre emisiones, los camiones matriculados en el territorio de una Parte contratante podrán circular libremente en el de ambas Partes, sin perjuicio de las normas policiales de circulación.

Artículo 14

Imputación integral de costes

1. Las Partes contratantes tratarán de aportar una solución progresiva y concertada al problema de la imposición de los transportes por carretera. En un primer momento, esta solución tenderá a imputar los costes de infraestructura a los vehículos. En un segundo momento, la imputación deberá ampliarse a los costes externos y, en particular, a los costes ecológicos.
2. Las Partes contratantes celebrarán consultas regulares con el fin de elaborar soluciones adecuadas. En la medida de lo posible, tendrán en cuenta el principio de la territorialidad y los costes específicos de la región alpina.
3. En su caso, las Partes contratantes iniciarán negociaciones con la perspectiva de la celebración de un acuerdo sobre la imposición de los transportes por carretera. Habida cuenta de los objetivos definidos en el apartado 1, este acuerdo debería estar principalmente encaminado a garantizar la libertad de tráfico internacional, reducir las divergencias entre los regímenes de imposición de los transportes por carretera de ambas Partes contratantes y eliminar las distorsiones de la competencia en los transportes por carretera y entre los diferentes modos de transporte.

Artículo 15

Reducción de la contaminación ambiental (sistema de ecopuntos)

1. Las Partes contratantes tomarán las medidas necesarias para regular el tránsito por Austria con el fin de

proteger debidamente el medio ambiente y la salud de la población.

2. Las Partes contratantes acuerdan que deberá reducirse la contaminación y el ruido provocados por los camiones en tránsito por Austria. La reducción de la contaminación y de las emisiones sonoras estará representada por la reducción de las emisiones de NO_x, ya que la reducción de estas emisiones a los niveles legales se considera la más exigente en el plano técnico. Se parte de la base de que se cumplirán los propósitos de las Partes contratantes en lo relativo a la reducción de las emisiones sonoras de los vehículos industriales que se desprenden del Anexo VII del Acuerdo. Si estos propósitos no se realizan de la forma prevista, el Comité de tránsito deliberará sobre la situación que de ello se derive, de conformidad con el punto 4 del apartado 3 del artículo 21.

3. Las emisiones totales de NO_x producidas por los camiones de un peso superior a 7,5 toneladas matriculados en una Parte contratante y en tránsito por Austria, se reducirán en un 60 % a partir del año 1992 en un plazo de 12 años hasta el final del año 2003. Los valores de partida y la reducción anual se calcularán según el método descrito en los apartados 4 y 5.

4. El valor de partida se calculará multiplicando:

- 1) el volumen de emisiones de NO_x en g NO_x/kWh de los vehículos en tránsito durante el año 1991. (Se acuerda que este valor será igual al valor límite fijado para el valor COP de 15,8 g NO_x/kWh);
- 2) por el número de los viajes de tránsito de 1991. El cálculo del número total de viajes de tránsito de los camiones de más de 7,5 toneladas matriculados en cada una de las Partes contratantes, que efectuarán por cuenta propia, por cuenta de terceros o de vacío por Austria, se efectuará conjuntamente.

El resultado dará el número total de ecopuntos para 1991.

5.1) El número total inicial de ecopuntos se irá reduciendo en los años posteriores a 1991 en las proporciones que se indican en el cuadro del Anexo VIII.

5.2) Si en uno de los años entre 1992 y 2003 el número de viajes supera en más de un 8 % al valor obtenido para el año 1991, de conformidad con el punto 2 del apartado 4, el número de ecopuntos calculado para el siguiente año se reducirá de conformidad con el apartado 4 del Anexo IX.

6. La reducción acordada de las emisiones totales de NO_x de estos camiones se gestionará con ayuda de un sistema de ecopuntos. En este sistema, los camiones necesitarán para cruzar Austria un número de ecopuntos que corresponderá al nivel de emisión de NO_x del camión (autorizado de acuerdo con la «Conformity of Production»

(valor COP) que se deduzca de la autorización por tipos]. El cálculo y gestión de estos puntos se establece en el Anexo IX.

7. Las autoridades austríacas competentes pondrán a disposición de la Comisión de la Comunidad Europea, para los camiones comunitarios en tránsito total por Austria, las tarjetas de ecopuntos necesarias para la gestión del sistema, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo IX.

La Comunidad repartirá estos documentos entre los Estados miembros de acuerdo con sus atribuciones propias.

8. Austria aplicará el mismo sistema de puntos a los vehículos matriculados en Austria que transiten por su territorio. Los apartados 4 y 5 se aplicarán por analogía.

9. El sistema de puntos se administrará de la forma más sencilla y menos burocrática posible. Las Partes contratantes prestarán la ayuda y se transmitirán la información necesarias a tal efecto. El Comité de tránsito examinará, a intervalos regulares, las posibilidades de mejorar e informatizar el sistema.

10. Los datos básicos necesarios para calcular el nivel de partida y el porcentaje de reducción se transmitirán al Comité mixto.

Artículo 16

Relación entre el presente Acuerdo y los Acuerdos bilaterales existentes en materia de transporte de mercancías por carretera

1. Las autorizaciones previstas por los acuerdos bilaterales entre los Estados miembros de la Comunidad y Austria utilizados para transportes en tránsito de mercancías por carretera se sustituirán por la tarjeta de ecopuntos prevista en el artículo 15.

2. Seguirán en vigor, en el volumen actual, las autorizaciones y acuerdos de acceso al mercado previstos en los acuerdos bilaterales, siempre que no afecten a otros acuerdos.

3. El Comité de tránsito elaborará una síntesis de la situación a 21 de octubre de 1991 de los derechos mutuos acordados de acceso al mercado.

CUARTA PARTE

CONTROLES

Artículo 17

Controles

La realización de los controles o formalidades necesarios para la ejecución de las disposiciones del presente Acuerdo

de tránsito entre la Comunidad y Austria y, en especial, de sus artículos 15 y 16, podrá llevarse a cabo en los lugares apropiados para cada tipo de control y con la frecuencia que garantice el respeto a las normas de que se trate.

QUINTA PARTE

DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

Artículo 18

No discriminación

Las Partes contratantes se comprometen a no tomar medidas que tengan efecto discriminatorio en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo o en los transportes que transiten por el territorio de un Estado miembro.

Artículo 19

Medidas complementarias

La Parte contratante que extraiga del presente Acuerdo conclusiones que le lleven a considerar que otras medidas que entran dentro del ámbito de aplicación del presente Acuerdo pueden servir a los intereses de una política europea coordinada de transportes y, en particular, contribuir a resolver el problema del tránsito alpino, presentará sus propuestas en este sentido a la otra Parte.

Artículo 20

Medidas unilaterales

Las Partes contratantes se comprometen a abstenerse de tomar medidas unilaterales que puedan ser discriminatorias respecto al tráfico de tránsito autorizado en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 21

Comité mixto de tránsito

1. Se creará un Comité de tránsito encargado de gestionar el presente Acuerdo y de asegurar su correcta aplicación. Las Partes contratantes se comunicarán regularmente en el Comité de tránsito la información necesaria para la aplicación correcta del Acuerdo.

2.1) El Comité se compondrá de representantes de la Comunidad, por una parte, y de Austria, por otra.

2.2) Las decisiones del Comité se tomarán de común acuerdo por las delegaciones de las Partes contratantes.

2.3) El Comité elaborará su propio reglamento interno.

2.4) El Comité lo presidirá alternativamente cada una de las dos Partes.

2.5) El Comité podrá crear grupos de trabajo para ejercer sus funciones.

3.1) El Comité se reunirá como mínimo una vez al año, a iniciativa de su presidente o presidenta, para proceder al examen del funcionamiento general del Acuerdo y, en particular, seguir la aplicación de las medidas previstas en los artículos 6 a 10.

3.2) Además, el Comité elaborará cada cinco años un informe sobre:

a) la incidencia del transporte de mercancías por carretera sobre el medio ambiente y la calidad de vida de la población;

b) la reducción de las emisiones del transporte de mercancías por carretera;

c) la imputación de los costes internos y externos de infraestructura; y

d) la capacidad del transporte combinado y la utilización de esta capacidad en Austria y en Suiza;

y someterá las eventuales propuestas a las Partes contratantes.

3.3) Cada Parte podrá solicitar que el Comité discuta el objeto y la aplicación del presente Acuerdo. En caso de que se presente tal solicitud, el Comité se reunirá sin demora y podrá, en su caso, tomar medidas de urgencia cuyo período de validez no podrá superar los tres meses.

3.4) El Comité de tránsito se reunirá caso de que se produzcan divergencias importantes en relación con los valores admitidos en el artículo 15 y en los Anexos VIII a IX, que sean achacables a imperfecciones del sistema, por ejemplo: hipótesis erróneas, condiciones técnicas o jurídicas diferentes, o que se deban a las relaciones de comercio exterior surgidas como consecuencia de la unidad alemana o a incidencias prácticas imprevisibles del sistema de puntos.

Podrá adoptar medidas por una validez de tres meses como máximo para eliminar las divergencias constatadas o someterá a las Partes contratantes propuestas sobre las acciones que deban llevarse a cabo, entendiéndose que se debe mantener el objetivo de reducir la carga de emisiones para el año 2003.

4. Corresponderá especialmente al Comité:

1) preparar las propuestas de modificación del Anexo I previstas por el apartado 2 del artículo 5;

2) controlar la aplicación de las medidas previstas en los artículos 6 a 10;

3) efectuar las tareas previstas en el punto 2 del apartado 5 y en el apartado 9 del artículo 15;

4) llevar a cabo las consultas sobre las medidas unilaterales objeto del artículo 20;

5) resolver los litigios de conformidad con las disposiciones del artículo 22.

Artículo 22

Resolución de litigios

Todo desacuerdo entre las Partes contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo se someterá al Comité mixto que tratará de llegar a una solución conveniente.

Artículo 23

Duración

El presente Acuerdo se celebra por una duración de doce años.

Artículo 24

Entrada en vigor

1. El presente Acuerdo se redacta en doble ejemplar en lenguas alemana, danesa, española, francesa, griega, inglesa, italiana, neerlandesa y portuguesa, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

2. El presente Acuerdo deberá ser aprobado por las Partes contratantes según sus propios procedimientos.

3. El presente Acuerdo entrará en vigor el día 1 del segundo mes siguiente a aquel en que las Partes contratantes se hayan notificado recíprocamente la conclusión de los procedimientos necesarios.

4. El momento y las modalidades de introducción del sistema de ecopuntos (artículo 15) en 1992 se determinarán en un acuerdo administrativo.

Artículo 25

Valor jurídico de los Anexos

Los Anexos I a X forman parte integrante del presente Acuerdo.

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

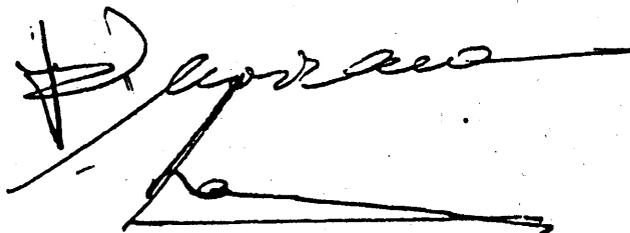
For the Council of the European Communities

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 'D. L. ...', written over a horizontal line.

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

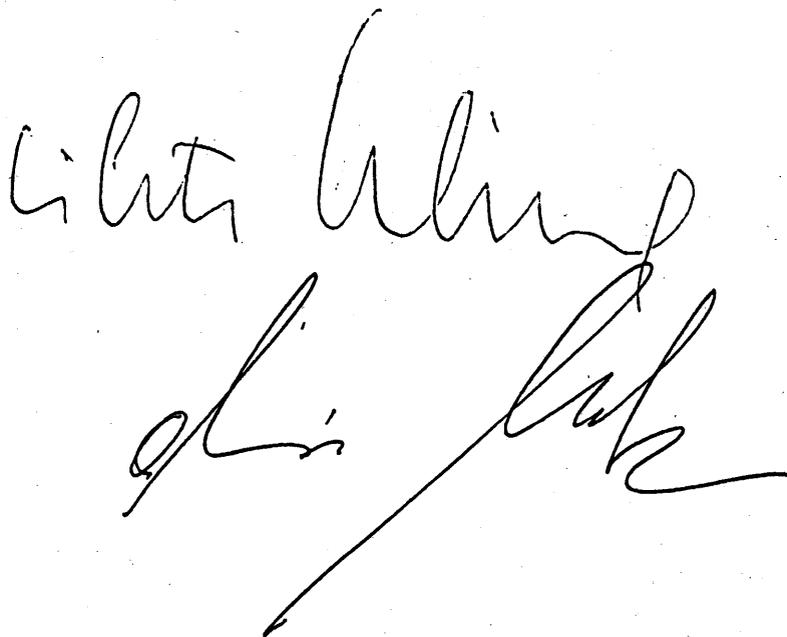
For the Government of the Republic of Austria

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

Handwritten signature of Gilbert Klump, written in cursive script. The signature is written in black ink on a white background. It consists of two lines of text. The first line reads "Gilbert Klump" and the second line is a more stylized, cursive signature of the same name. The signature is positioned in the lower right quadrant of the page.

ANEXO I

(al artículo 5)

1. Los grandes ejes ferroviarios europeos que atraviesan el territorio austriaco, importantes para el tráfico de tránsito, son los siguientes:
 - 1) *Eje de Brennero*
Munich — Verona — Bolonia
 - 2) *Eje de Tauern*
Munich — Salzburgo — Villach
 - 3) *Eje de Pyhrn — Puerto de Schober*
Ratisbona — Graz
 - 4) *Eje del Danubio*
Nuremberg — Viena
2. Las correspondientes prolongaciones y terminales forman parte de estos grandes ejes ferroviarios.

ANEXO II

(al artículo 6)

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN AUSTRIA

Con el fin de mejorar el tráfico ferroviario y combinado se llevarán a cabo en Austria las siguientes medidas para ampliar la capacidad de las vías:

1. **Brennero**1.1. *Medidas a corto plazo*

- construcción del túnel de circunvalación de Innsbruck;
- mejora de las instalaciones de seguridad y organización de la explotación;
- informatización del control de los trenes;
- nueva distribución de los tramos entre señales;
- instalación de agujas entre las estaciones;
- transformación de la estación de Wörgl;
- alargamiento de las vías secundarias en las estaciones.

1.2. *Medidas a largo plazo*

- Vista la importancia de un nuevo paso de Brennero, Austria se declara dispuesta a proseguir la estrecha colaboración con la Comunidad de cara al proyecto del túnel de base del Brennero y de las líneas de aportación de tráfico.

2. **Tauern**2.1. *Medidas a corto plazo*

- continuación de la instalación de doble vía;
- refuerzo de las instalaciones de seguridad.

2.2. *Medidas a medio plazo*

- mejoras concretas de determinadas líneas;
- elevación de las velocidades límite;
- reducción de las distancias entre señales.

3. Pyhrn — Schober**3.1. Medidas a corto plazo**

- supresión de la prohibición de circular de noche por la línea de Pyhrn;
- supresión de la prohibición de circular de noche por la línea de Hieflau.

3.2. Medidas a medio plazo

- ampliación y transformación de estaciones;
- mejora de las instalaciones de seguridad;
- reducción de las distancias entre señales;
- supresión de los pasos a nivel;
- nueva construcción del bucle Traun — Marchtrenk;
- construcción selectiva de doble vía.

3.3. Medidas a largo plazo

- continuación de la construcción de doble vía del conjunto de la línea Passau — Spielfeld/Straß;
- renovación de la línea St. Michael — Bruck.

ANEXO III

(al artículo 7)

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

1. La ejecución de las obras de infraestructura en el territorio de la Comunidad dependerá de que los Estados miembros afectados asuman la responsabilidad en la parte que corresponda a su propio territorio.
2. La aplicación de las disposiciones del artículo 7 se llevará a cabo mediante las siguientes acciones:
 - a) La Comisión someterá al Comité de infraestructuras un proyecto de medidas que deberían tomarse y lo examinará con los Estados miembros afectados. (Véase la Decisión del Consejo de 20 de febrero de 1978 — DO n° L 54 de 25 de febrero de 1978).
 - b) La Comunidad como tal utilizará, para apoyar la realización de estas medidas, los medios de que dispone, especialmente en el marco de la política común de apoyo a las infraestructuras de transporte. (Véase el Reglamento del Consejo de 20 de noviembre de 1990 — DO n° L 326 de 24 de noviembre de 1990).

ANEXO IV

(al artículo 7)

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL TERRITORIO DE LA COMUNIDAD

En la Comunidad, para mejorar el tráfico ferroviario y combinado, se llevarán a cabo las siguientes medidas para ampliar la capacidad de las vías.

a) En Alemania e Italia

Vista la importancia de un nuevo paso del Brennero, la Comunidad se declara dispuesta a proseguir la estrecha colaboración con Austria de cara al proyecto del túnel de base del Brennero y de las líneas de aportación de tráfico.

b) En Alemania

— A corto plazo

- estaciones de transbordo de Munich — Riem y Duisburg Hafen;
- acondicionamiento de la línea Munich — Rosenheim — Kufstein, en especial una instalación propia para los trenes de cercanías entre Zorneding y Grafing;
- reducción de las distancias entre señales (mejora de la división de tramos) entre Grafing y Rosenheim así como entre Rosenheim y Kiefersfelden;
- construcción de vías secundarias (entre las estaciones de Grosskarolinenfeld, Raubling y Fischbach);
- construcción de accesos a los andenes soslayando las vías en la estación de Grosskarolinenfeld; y
- modificación del plano de vías en la estación de Rosenheim y otras medidas en las estaciones de Aßling, Ostermünchen, Brannenburg, Oberaudorf y Kiefersfelden.

— A medio plazo (hasta finales de 1998, si se concede la autorización en los plazos previstos)

- acondicionamiento de los tramos Munich — Mühldorf — Freilassing.

c) En Italia

Brennero

- ampliación de los gálibos de los túneles en el tramo Brennero-Verona, para posibilitar el transporte de camiones de 4 m de altura de ángulos en el tráfico con o sin acompañamiento;
- ampliación del centro de tránsito Verona-Quadrante Europa;
- reforzamiento de la línea de contacto y construcción de nuevas subestaciones;
- realización de otras obras técnicas complementarias (bloqueo y banalización de vías automáticos en los tramos saturados de acceso a las estaciones de Verona, Trento, Bolzano y Brennero para mejorar la capacidad y la seguridad.

d) En los Países Bajos

Construcción de un «Rail-Service-Center» en la zona de Rotterdam.

ANEXO V

(al artículo 8)

1. OFERTA DE CAPACIDAD SUPLEMENTARIA DE LOS FERROCARRILES AUSTRIACOS PARA EL TRÁNSITO DE MERCANCÍAS POR AUSTRIA (en trenes)

Ejes	Capacidad suplementaria/día para el tránsito ferroviario de mercancías (ambos sentidos)			
	Inmediatamente	A corto plazo	A medio plazo	A largo plazo
<i>Eje del Brennero</i>	10 ⁽¹⁾	70	—	200 ⁽⁵⁾
<i>Eje del Tauern</i> Salzburgo — Villach — Jesenice o Tarvisio	10 ⁽²⁾	4	40	—
<i>Eje Pyhrn</i> ⁽³⁾ — <i>Puerto de Schober</i> Passau — (Salzburgo) — Selzthal — Graz — Spielfeld/Straß	4	11 ⁽⁴⁾	22	60

⁽¹⁾ 28 trenes, ya realizado a través del programa de medidas «1 de diciembre de 1989».

⁽²⁾ De los cuales, 4 trenes disponibles inmediatamente.

⁽³⁾ Capacidades más importantes en las líneas de aporte, pero reserva de capacidad reducida a corto y medio plazo (especialmente debido a las obras) en el tramo del puerto de Schober.

⁽⁴⁾ Se podría elevar eventualmente a 26, pero sin reserva de capacidad en el tramo que permite franquear el puerto de Schober.

⁽⁵⁾ Con la condición de que el túnel de base de Brennero se realice y se desarrollen las líneas de aporte en los Estados limítrofes.

2. POSIBLES AUMENTOS DE LA CAPACIDAD EN ENVÍOS O TONELADAS

Inmediatamente

Desde el 1 de diciembre de 1989, Austria ha introducido 28 trenes de mercancías y combinados suplementarios en tránsito por el Brennero. Éstos y los ya introducidos antes tienen tanta capacidad todavía libre que aproximadamente el 25 % del tránsito de mercancías por carretera podría ser absorbido ya hoy por el ferrocarril.

A corto plazo

El conjunto de realizaciones a corto plazo hará que la capacidad del ferrocarril en tránsito por Austria sea más del doble. Con ellas se logrará disponer a partir de 1994 —según la técnica de tráfico combinado que se introduzca— de una capacidad complementaria anual de 1,1 a 1,6 millones de envíos o de más de 20 millones de toneladas de mercancías anuales en el tráfico combinado.

A medio plazo

Hasta 1996 se ampliará esta capacidad, continuando con la ejecución selectiva de la doble vía y con las mejoras técnicas de seguridad y funcionamiento en los ejes de Tauern y Pyhrnachse, a otros 700 000 a 1,1 millones de envíos anuales.

A largo plazo

Para el año 2000 se habrá terminado la ejecución de la doble vía en el eje Pyhrn—Schober. Un túnel de base en el Brennero, entre el 2005 y el 2010, podrá asegurar que se duplique otra vez la capacidad ferroviaria en la ruta del Brennero hasta 400 trenes diarios. A partir del año 2010 se podrá aumentar de esta manera la capacidad complementaria del ferrocarril en el tráfico combinado a un volumen de mercancías anual según la técnica de tráfico combinado entre 50 y 80 millones de toneladas de mercancías.

Se entenderá por:

Inmediatamente: disponible antes de que finalice el período horario en curso.

A corto plazo: disponible a finales de 1994.

A medio plazo: disponible a finales de 1996.

A largo plazo: disponible a finales del 2000 respecto al eje Pyhrn — Puerto de Schober y a finales del 2010 respecto al eje del Brennero.

ANEXO VI

(al artículo 10)

Protocolo relativo al artículo 10

La Delegación de la Comunidad declara que las ayudas de los Estados miembros se rigen por el Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, por sus artículos 92, 93 y 77.

ANEXO VII

(al artículo 13)

Protocolo común relativo al artículo 13

1. La Comunidad Europea y Austria se congratulan de que el Consejo de la Comunidad Europea haya decidido reducir los límites máximos de emisión de gas y ruido tolerados para la homologación de los camiones.

La comparación de los límites máximos tolerables para la homologación propuestos por el Consejo de la CEE y los límites fijados por Austria testimonia los esfuerzos llevados a cabo para armonizarlos.

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

Estos valores se aplicarán:

- en Austria a partir del 1 de octubre de 1991, y
- en la CE a partir del 1 de julio de 1992.

2. La Comunidad Europea y Austria procurarán reducir de nuevo, en una segunda fase, los límites máximos de emisión tolerados para la homologación a los niveles que permitan alcanzar los avances conseguidos en el ámbito de la tecnología de los automóviles no contaminantes y de la composición de los carburantes. Esta segunda fase vendrá caracterizada también por el signo de la armonización.

El Consejo de ministros de la CEE decidió que, a partir del 1 de octubre de 1996, los límites máximos de emisión se fijarán para la Comunidad en los siguientes niveles:

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

La Comunidad y Austria llevarán a cabo consultas para preparar esta segunda fase y armonizar de aquí al 1 de enero de 1994 sus disposiciones legales y las normativas aplicables en la materia, especialmente las que fijan los límites máximos de emisión de partículas.

3. La República de Austria toma nota de la propuesta de la Comisión de 26 de junio de 1991 que prevé que se fijen a más tardar el 1 de octubre de 1995, para los camiones matriculados con posterioridad a esta fecha, los límites máximos de emisión de ruidos siguientes:

- 78 dB para los vehículos de menos de 150 kW (método de medida ISO);
- 80 dB para los vehículos de más de 150 kW (método de medida adaptado a la circulación urbana).

La República de Austria declara su intención de limitar el ruido de los camiones matriculados después del 1 de octubre de 1995 a:

- 78 dB para los vehículos de menos de 150 kW;
- 80 dB para los vehículos de más de 150 kW.

ANEXO VIII

(al artículo 15)

<i>Año</i>	<i>Porcentaje de ecopuntos</i>	<i>Año</i>	<i>Porcentaje de ecopuntos</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⁾ El cálculo de la reducción para los años 2002 y 2003 se basa en el supuesto de que a partir del año 2002 habrá en el mercado camiones con una emisión NO_x de 5,0 g/NO_x-/kWh.

ANEXO IX

(al artículo 15)

1. Los conductores de los vehículos que atraviesen Austria en tránsito deberán presentar para cada viaje (en un sentido):

- a) un documento que justifique el valor COP de emisiones de NO_x tolerado en su autorización;
- b) una tarjeta de puntos válida expedida por las autoridades competentes.

ad a)

En el caso de los camiones matriculados después del 1 de octubre de 1990, el documento justificativo en el que figure el valor COP se deberá presentar en forma de certificado expedido por las autoridades competentes que indique el volumen comprobado de emisiones de NO_x tolerado en el momento de la autorización o de un certificado de autorización, por tipo que indique la fecha de la autorización y los niveles observados. En este último certificado, el valor COP tolerado para la autorización se obtendrá aumentando el nivel fijado para la autorización por tipo en un 10%. La cifra fijada para cualquier vehículo no se podrá modificar durante la vida útil del vehículo.

El valor COP se fija en 15,8 g/kWh para los camiones matriculados antes del 1 de octubre de 1990 así como para los camiones para los que no se puede expedir certificado.

ad b)

La tarjeta oficial de puntos incluirá un número de puntos proporcional al nivel de emisión tolerado en la autorización. El capital de puntos se recortará progresivamente según las modalidades siguientes:

- 1) 1 g/kWh de emisión de NO_x según la letra a) del apartado 1 valdrá un punto.
 - 2) Las fracciones de gramo se redondearán a la unidad superior si son iguales o superiores a 0,5 y a la inferior en los demás casos.
2. Las autoridades austriacas enviarán anualmente a la Comisión las tarjetas de puntos que resulten de aplicar lo dispuesto en el artículo 15.
 3. El Comité de tránsito volverá a calcular cada tres meses el número de viajes y el nivel medio de emisiones de NO_x de los vehículos. En las estadísticas se detallarán los Estados de matriculación de los camiones.
 4. En caso de que se aplique el punto 2 del apartado 5 del artículo 15, el número de ecopuntos para el año siguiente se reducirá de la siguiente forma:

Sobre la base de los valores semestrales del año en curso (véase el apartado 3) se efectuará una extrapolación para determinar el pronóstico del valor medio de NO_x para el año siguiente. Este pronóstico, multiplicado por 1,04 y por el número de viajes de acuerdo con el punto 2 del apartado 4 del artículo 15 constituirá el número de ecopuntos para ese año siguiente.

ANEXO X

(al artículo 17)

Canje de notas relativo a los controles

Nota nº 1

Señor Embajador:

En relación con el Acuerdo firmado hoy entre la Comunidad Económica Europea y Austria en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril, tengo el honor de comunicarle que la Comunidad, con el fin de facilitar el cruce de fronteras y sin anticiparse a la aplicación de los artículos 15 y 16 del Acuerdo, interpreta el artículo 17 del Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 4060/89 del Consejo y, en particular, su artículo 3, tal como se recoge en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

Le agradecería tuviese a bien comunicarme su acuerdo sobre el contenido de la presente nota.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración.

Nota nº 2

Señor Director General:

Tengo el honor de acusar recibo de su nota redactada en los siguientes términos:

«En relación con el Acuerdo firmado hoy entre la Comunidad Económica Europea y Austria en el ámbito del tráfico de tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril, tengo el honor de comunicarle que la Comunidad, con el fin de facilitar el cruce de fronteras y sin anticiparse a la aplicación de los artículos 15 y 16 del Acuerdo, interpreta el artículo 17 del Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CEE) nº 4060/89 del Consejo y, en particular, su artículo 3, tal como se recoge en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

Le agradecería tuviese a bien comunicarme su acuerdo sobre el contenido de la presente nota».

Tengo el honor de confirmarle mi acuerdo sobre el contenido de su nota.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración.

Información relativa a la fecha de entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril, firmado en Oporto el 2 de mayo de 1992 ⁽¹⁾

Puesto que el canje de los instrumentos de notificación de la conclusión de los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la República de Austria en el ámbito del tránsito de mercancías por carretera y ferrocarril, firmado en Oporto el 2 de mayo de 1992, se efectuó el día 30 de noviembre de 1992, dicho Acuerdo entrará en vigor el 1 de enero de 1993, con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 de su artículo 24.

⁽¹⁾ Véase la página 4 del presente Diario Oficial.

DECISIÓN DEL CONSEJO

de 30 de noviembre de 1992

relativa a la celebración del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la Confederación Suiza relativo al transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril

(92/578/CEE)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo (1),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (2),

Considerando que el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la Confederación Suiza relativo al transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril por otra, pueden aportar una solución a los diferentes problemas que actualmente se derivan del transporte de mercancías a través de los Alpes; que es necesario garantizar el desarrollo del tránsito y sin discriminación, de forma que se pueda llevar a cabo el comercio internacional con el menor coste posible para el público en general, reduciendo al mínimo los obstáculos administrativos y técnicos que le afectan;

Considerando que estos objetivos han de tener en cuenta al mismo tiempo la libre elección del usuario y los aspectos relacionados con la seguridad vial y con la protección de la salud de la población afectada y del medio ambiente de las regiones alpinas;

Considerando que los objetivos y el contenido del acuerdo entran en el ámbito de la política común de transportes, participando a su vez en la realización de dichos objetivos las normas de carácter técnico;

Considerando que conviene fijar un procedimiento de aprobación del acuerdo administrativo previsto por el acuerdo,

DECIDE:

Artículo 1

Queda aprobado en nombre de la Comunidad el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la Confedera-

ción Suiza relativo al transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril.

El texto de dicho Acuerdo, se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

El presidente del Consejo procederá a la notificación prevista en el artículo 21 del Acuerdo.

Artículo 3

El acuerdo administrativo previsto en el apartado 4 del punto II del Anexo 6 del Acuerdo, se aprobará según el procedimiento del artículo 4 de la presente Decisión.

Artículo 4

La Comisión estará asistida por un Comité compuesto por los representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

El representante de la Comisión someterá al Comité un proyecto de disposiciones. El Comité emitirá su dictamen sobre este proyecto por mayoría cualificada de los representantes de los Estados miembros en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto. El dictamen será emitido según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. Los votos de los representantes de los Estados miembros en el seno del Comité se ponderarán con arreglo a lo dispuesto en dicho artículo. El presidente no participará en la votación.

La Comisión adoptará las disposiciones previstas si son conformes al dictamen del Comité.

Si las disposiciones previstas no fueren conformes al dictamen del Comité, o a falta de dictamen, la Comisión

(1) DO nº C 305 de 23. 11. 1992.

(2) DO nº C 313 de 30. 11. 1992, p. 16.

presentará al Consejo sin demora una propuesta relativa a las disposiciones que deban adoptarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.

Si, transcurrido un plazo de cuatro semanas a partir de la fecha en que el Consejo haya sido llamado a pronunciarse, éste no se hubiere pronunciado, las disposiciones propuestas serán adoptadas por la Comisión.

Artículo 5

La Comisión adoptará las disposiciones necesarias para la

aplicación del acuerdo administrativo con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 4.

Hecho en Bruselas, el 30 de noviembre de 1992.

Por el Consejo

El Presidente

T. EGGAR

**ACUERDO ENTRE LA COMUNIDAD ECONÓMICA EUROPEA Y LA
CONFEDERACIÓN SUIZA RELATIVO AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR
CARRETERA Y POR FERROCARRIL**

PLAN

	<i>Página</i>
Considerandos	30
I: Objetivo, ámbito de aplicación y definiciones	30
Artículo 1: Objetivo	30
Artículo 2: Ámbito de aplicación	30
Artículo 3: Definiciones	30
II: Transporte por ferrocarril y transporte combinado	31
Artículo 4: Disposiciones generales	31
Artículo 5: Obras de infraestructura y planificación de las medidas en Suiza	31
Artículo 6: Obras de infraestructura y planificación de las medidas en la Comunidad	31
Artículo 7: Medidas complementarias	31
Artículo 8: Fijación de precios	32
Artículo 9: Situación de crisis	32
III: Transporte por carretera	32
Artículo 10: Facilitación del transporte por carretera	32
Artículo 11: Protección del medio ambiente	33
Artículo 12: Fiscalidad	33
Artículo 13: Acceso al mercado	33
IV: Facilitación del paso fronterizo y simplificación de formalidades	33
Artículo 14:	33
V: Disposiciones generales y finales	33
Artículo 15: No discriminación	33
Artículo 16: Medidas unilaterales	34
Artículo 17: Medidas complementarias	34
Artículo 18: Comité mixto	34
Artículo 19: Funcionamiento del Comité	34
Artículo 20: Vigencia del Acuerdo	34
Artículo 21: Entrada en vigor	34
Artículo 22: Anexos	34
Artículo 23: Lenguas	34
Anexos	
Anexo 1: Declaración relativa al alcance del artículo 3 letra d)	37
Anexo 2: Obras de infraestructura y medidas planificadas en Suiza	38
Anexo 3: Declaración relativa al alcance del compromiso del artículo 6	41
Anexo 4: Obras de infraestructura y medidas planificadas en la Comunidad	42
Anexo 5: Declaración de la Delegación comunitaria sobre el artículo 8 del Acuerdo	43
Anexo 6: Listas de exenciones	
i) de la prohibición de circular de noche y en domingo	44
ii) del límite de 28 toneladas	44
Anexo 7: Declaración conjunta relativa al trato de los pesos y dimensiones de los vehículos	45
Anexo 8: Proyecto de canje de notas sobre el acceso al mercado	46

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS, denominado en sucesivo «la Comunidad», por una parte,

EL CONSEJO FEDERAL SUIZO en nombre de la Confederación Suiza, denominado en lo sucesivo «Suiza», por otra,

DESEOSOS de fomentar la cooperación y los intercambios internacionales mediante una política de transportes europea coordinada;

CONSIDERANDO la necesidad de resolver de forma duradera los problemas causados por el tránsito transalpino de una manera que salvaguarde la calidad de vida de las poblaciones afectadas, proteja el medio ambiente y contribuya, gracias a la circulación más fluida del tráfico, a la realización del mercado interior de la Comunidad Europea y del Espacio Económico Europeo;

CONSIDERANDO los límites naturales impuestos al desarrollo del tráfico por carretera a través de los Alpes, que explican ciertas diferencias existentes entre las legislaciones de las Partes contratantes en lo que se refiera al tráfico por carretera;

CONSIDERANDO que, no obstante, conviene establecer determinados modos de facilitar el transporte por carretera;

CONSIDERANDO que el transporte combinado, habida cuenta de los aspectos económicos, ecológicos, sociales y de seguridad, ofrece la mejor solución para controlar, especialmente a medio y a largo plazo, el volumen creciente del transporte internacional de mercancías que atraviesa los Alpes;

CONSIDERANDO que los diferentes modos de transporte deben cubrir los costes que ocasionan,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

TÍTULO I

OBJETIVO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objetivo

El objetivo del presente Acuerdo entre la Comunidad y Suiza es el de reforzar la cooperación entre las Partes contratantes en determinados ámbitos del transporte, especialmente en materia de tráfico de tránsito a través de los Alpes. A tal fin, las Partes contratantes convienen en establecer medidas coordinadas con vistas a fomentar el transporte ferroviario y, especialmente, el transporte combinado, sobre todo para proteger la salud de la población y el medio ambiente, mejorar el acceso al mercado y facilitar el tráfico por carretera con medios apropiados.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Acuerdo se aplicará:
 - a) al tráfico comunitario en tránsito a través de Suiza,
 - b) a determinadas cuestiones del tráfico bilateral.

2. El ámbito de la cooperación se extenderá especialmente a las infraestructuras de transporte, a las medidas complementarias necesarias para el desarrollo del transporte ferroviario y del transporte combinado, al acceso al mercado y a un intercambio continuo de información sobre la evolución de las políticas de transporte respectivas de las dos Partes.

3. Para el transporte por carretera, el Acuerdo se aplicará a los transportes efectuados por transportistas por carretera establecidos en una de las Partes contratantes.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

- a) *tráfico comunitario de tránsito*, el transporte de mercancías que, partiendo desde o con destino a un Estado miembro de la Comunidad, atraviese el territorio suizo;
- b) *tráfico bilateral*, el transporte de mercancías que parta del territorio de una Parte contratante hacia el territorio de la otra;
- c) *transporte combinado ferrocarril/carretera*, en adelante denominado transporte combinado, los transportes de mercancías realizados por vehículos de carretera o unidades de carga que sean enviados por ferrocarril una parte del trayecto y por carretera en los recorridos iniciales o finales;

- d) *transportes de mercancías*, los recorridos efectuados por vehículos de mercancías con o sin carga;
- e) *vehículos de carretera*, los camiones y los tractores, así como los remolques y los semirremolques;
- f) *unidades de carga*, los contenedores y las cajas móviles.

TÍTULO II

TRANSPORTE POR FERROCARRIL Y TRANSPORTE COMBINADO

Artículo 4

Disposiciones generales

1. Las Partes contratantes convienen en adoptar y coordinar entre ellas, en el marco de sus competencias, las medidas necesarias para el desarrollo y el fomento de los transportes por ferrocarril y del transporte combinado, como medios esenciales para resolver los problemas planteados especialmente por el transporte de mercancías en el eje Norte-Sur a través de los Alpes suizos. La realización y el escalonamiento de las obras de infraestructura, el desarrollo y la explotación de los servicios así como la puesta en práctica de las medidas complementarias se harán de manera coordinada y paralelamente. Las Partes contratantes harán esto persiguiendo el objetivo de rentabilizar las inversiones efectuadas.

2. Estas acciones se llevarán a cabo de forma coherente con las disposiciones contempladas en el Acuerdo trilateral entre el Ministerio de Transportes de la República Federal de Alemania, el jefe del Departamento federal de transportes, comunicaciones y energía de la Confederación Suiza y el Ministerio de transportes de la República Italiana sobre la mejora del transporte combinado de mercancías ferrocarril/carretera a través de los Alpes, firmado el 3 de diciembre de 1991.

Artículo 5

Obras de infraestructura y planificación de las medidas en Suiza

Los detalles de esta planificación figuran en el Anexo 2. Sus principios son los siguientes:

a) *A corto y medio plazo*

Suiza aumentará progresivamente las capacidades de transporte combinado en los ejes transalpinos del Gotardo y del Lötschberg, pasando de una capacidad de 330 000 expediciones en 1991 a 710 000 en 1994 (*).

Suiza acondicionará el eje de tránsito que pasa por el Lötschberg y el Simplón de aquí a finales de 1994 (*) con el fin de permitir el transporte por ferrocarril de camiones que tengan una altura máxima de 4 metros.

(*) En función de las obras, podría ser en 1995.

Estas obras de acondicionamiento se realizarán paralelamente con las de los acondicionamientos correspondientes en el territorio comunitario previstos en el artículo 6.

Paralelamente a estas obras, Suiza mejorará la red ferroviaria que da servicio a estos ejes de tránsito, con objeto de permitir una circulación más rápida del tráfico y aumentar aun más las capacidades.

b) *A largo plazo*

Suiza se compromete a realizar nuevos acondicionamientos en los ejes de tránsito a través de los Alpes, que comprendan:

- una línea entre Arth-Goldau y Lugano, entre otras cosas con la perforación de un túnel de base en el Gotardo (longitud: unos 50 km; duración prevista de las obras: más o menos 12-15 años).
- una línea de base entre la región de Frutigen y el valle del Ródano, inclusive la perforación de un túnel de base en el Lötschberg (longitud: unos 30 km; duración prevista de las obras: alrededor de 7-10 años).

Artículo 6

Obras de infraestructura y planificación de las medidas en la Comunidad

En concordancia con la declaración que figura en el Anexo 3 y de conformidad con las intenciones de los Estados miembros, se realizarán en la Comunidad las medidas siguientes:

- crear nuevas terminales y mejorar las terminales existentes, especialmente en Alemania, en el norte de Italia y en la región de Rotterdam;
- aumentar la altura del gálibo para los ferrocarriles de Italia del norte con el fin de permitir el paso sin dificultades del tráfico del transporte combinado, con y sin acompañamiento. En particular los túneles del eje Iselle-Domodossola serán acondicionados de aquí a finales de 1994 (*) para permitir el transporte por ferrocarril de camiones que tengan una altura máxima de 4 metros;
- aumentar la capacidad en determinados tramos de líneas en Alemania, en particular entre Mannheim y Basilea y en Italia del norte.

Los detalles de esta planificación figuran en el Anexo 4.

Artículo 7

Medidas complementarias

1. Con el fin de fomentar el transporte ferroviario y el transporte combinado, las Partes contratantes seguirán trabajando con carácter prioritario para conseguir los objetivos siguientes y ejecutarán de manera concertada las medidas correspondientes:

(*) En función de las obras, podría ser en 1995.

- 1.1. Incitar a los usuarios a los expedidores a utilizar el transporte combinado, especialmente haciéndolo competitivo con respecto al transporte por carretera.
 - 1.2. Fomentar que se recurra al transporte combinado de un extremo al otro y en largas distancias y promover la utilización de cajas móviles y de contenedores, así como, de manera general, promover las técnicas modernas de transporte sin acompañamiento.
 - 1.3. Armonizar los pesos, dimensiones y características técnicas del material especializado para el transporte combinado, especialmente para garantizar la compatibilidad indispensable con los gálibos.
 - 1.4. Facilitar el acceso a las terminales adecuadas desde el punto de vista técnico que se encuentren más próximas, especialmente mediante la liberación de los recorridos iniciales y finales de cualquier régimen de autorización en el transporte combinado sobre una base de reciprocidad, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 10 y en el Anexo 6 del presente Acuerdo.
 - 1.5. Elaborar cláusulas de responsabilidad para los servicios de transporte combinado, comparables a las que existen para otros modos de transporte.
 - 1.6. Evitar las diferencias de trato fundadas en la nacionalidad de los transportistas, especialmente en la organización y la comercialización del transporte combinado.
2. Las Partes contratantes se esforzarán de manera concertada en el marco de sus competencias, por que los ferrocarriles:
- 2.1. Constituyan trenes completos.
 - 2.2. Mejoren la fiabilidad y la duración de los recorridos del transporte combinado. Se trata, en particular, de:
 - 2.2.1. Reducir la duración de las paradas, especialmente en las fronteras.
 - 2.2.2. Aumentar el ritmo de los convoyes.
 - 2.2.3. Mejorar la productividad.
 - 2.2.4. Reducir los controles administrativos.
 - 2.3. Adopten las medidas coordinadas necesarias en materia de pedidos y de puesta en servicio de materiales en función del tráfico.
 - 2.4. Se esfuercen por ofrecer prestaciones suplementarias en los terminales (por ejemplo, envasado, obras de reparación, enfriado).
 - 2.5. Ofrezcan plazos de transporte garantizados.
 - 2.6. Proporcionen nuevos enlaces cuando esté justificado económicamente.

Artículo 8

Fijación de precios

1. La fijación de los precios para el trayecto ferroviario seguirá incumbiendo a las autoridades o entidades competentes al respecto en cada una de las Partes contratantes. Éstas velarán por que el transporte combinado alcance condiciones de precios competitivos con respecto a las del transporte por carretera.
2. Las Partes contratantes velarán por que el efecto en el mercado de las medidas de ayuda tomadas por una Parte contratante no quede reducido por el comportamiento de la otra Parte o de una entidad competente situada en el territorio de la otra Parte.
3. Con el fin de fomentar el transporte combinado a través de los Alpes, las Partes contratantes podrán permitir ayudas destinadas a la infraestructura o los equipos fijos y móviles necesarios para el transbordo, destinadas a los materiales utilizados específicamente en transporte combinado, así como ayudas para los costes de explotación no cubiertos.

Artículo 9

Situación de crisis

Cuando se dé una situación en la que el tráfico de tránsito, utilizando el ferrocarril, se vea gravemente perturbado, por ejemplo en caso de catástrofe natural, las autoridades competentes de las dos Partes adoptarán, de manera concertada, y cada una para su territorio, todas las disposiciones adecuadas posibles para que pueda circular ese tráfico. Se otorgará trato prioritario a determinados transportes sensibles como las mercancías perecederas.

TÍTULO III

TRANSPORTE POR CARRETERA

A. ASPECTOS TÉCNICOS Y FISCALES

Artículo 10

Facilitación del transporte por carretera

1. Las Partes contratantes, respetando la limitación de 28 toneladas de peso total en carga autorizada y la prohibición de circular de noche y en domingo en Suiza, no obstante las exenciones que figuran en el Anexo 6, tratarán de facilitar el transporte de mercancías por carretera.
2. A tal efecto, las autoridades suizas adoptarán, a semejanza de la supresión, por el Consejo federal, del abono por exceso de peso en zona fronteriza puesta en vigor el 6 de febrero de 1990, las medidas siguientes:
 - terminación y mejora de la red de carreteras nacionales;

- elevación del margen de tolerancia relativo al peso de los vehículos del 2 al 5%;
- ampliación de la zona fronteriza en el Tesino en relación con el acceso hacia la autopista;
- supresión de determinadas restricciones relativas al transporte por carretera de animales;
- cambio de 16 metros a 16,5 metros en lo que respecta a la longitud de los vehículos articulados;
- cambio de 18 metros a 18,35 metros en lo que respecta a la longitud de los trenes de carretera;
- cambio de 19 a 22 toneladas para el peso total de los vehículos de tres ejes de los cuales sólo uno tiene tracción;
- cambio de 2,30 metros a 2,50 metros en lo que respecta a la anchura máxima de los vehículos de carretera y a 2,60 metros para los vehículos frigoríficos.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del presente artículo y de lo establecido por el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, si entra en vigor entre Suiza y la Comunidad, Suiza aceptará que circulen en su territorio los vehículos de carretera matriculados en los Estados miembros de la Comunidad que se ajusten a las dimensiones y los pesos del eje receptor fijados en la legislación comunitaria, tal como se presente en el momento de la entrada en vigor del presente Acuerdo ⁽¹⁾.

Artículo 11

Protección del medio ambiente

1. Con el fin de proteger mejor el medio ambiente, las Partes contratantes estudiarán especialmente la introducción de normas de alto nivel de protección para reducir las emisiones de gas, de partículas y de ruido de los vehículos pesados empleados para el transporte de mercancías.
2. Durante la elaboración de estas normas sobre emisiones, las Partes contratantes se concertarán con regularidad y frecuencia.
3. Por lo que respecta a las normas sobre emisiones, los vehículos empleados para el transporte de mercancías matriculados en una Parte contratante estarán autorizados para circular en el territorio de las dos Partes, no obstante lo dispuesto en el apartado 3 del punto II del Anexo 6.

Artículo 12

Fiscalidad

1. Las Partes contratantes estudiarán la introducción progresiva de soluciones de fiscalidad de carreteras, en la medida de lo posible coordinadas, orientadas en una primera fase hacia la imputación a los vehículos de los costes de infraestructura de los transportes, y también, en una segunda fase, hacia la imputación a los vehículos de los costes externos, especialmente los relativos al medio ambiente.

⁽¹⁾ Por lo que se refiere al trato de los pesos y dimensiones, véase igualmente el Anexo 7.

2. Durante la preparación de sus respectivas soluciones, las Partes contratantes se consultarán regularmente. En la medida de lo posible tendrán en cuenta el principio de territorialidad y tomarán en consideración los costes específicos de las regiones alpinas.

3. Las Partes contratantes iniciarán negociaciones, llegado el caso, con vistas a alcanzar un acuerdo relativo a la imposición sobre carreteras. El objetivo de este acuerdo sería, en el marco del objetivo definido en el apartado 1, especialmente garantizar la libre circulación del tráfico transfronterizo, la disminución de las divergencias entre los sistemas de imposición sobre carreteras de las dos Partes y eliminar las distorsiones de competencia, dentro de un modo de transporte y entre los modos de transporte, resultantes de estas divergencias.

B. ACCESO AL MERCADO

Artículo 13

Acceso al mercado

En materia de acceso al mercado de los transportes, las dos Partes contratantes declaran su intención de concedérselo en el marco del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo o, llegado el caso, con arreglo a modalidades que habrá que definir en el marco de un acuerdo bilateral ⁽²⁾.

TÍTULO IV

FACILITACIÓN DEL PASO FRONTERIZO Y SIMPLIFICACIÓN DE LAS FORMALIDADES

Artículo 14

1. Las Partes contratantes se esforzarán por aliviar y simplificar las formalidades que entorpecen el transporte, especialmente en el ámbito aduanero.
2. Estas acciones se realizarán de manera coherente con el Acuerdo sobre la facilitación del paso fronterizo entre la Comunidad y Suiza, que entró en vigor el 1 de julio de 1991.

TÍTULO V

DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES

Artículo 15

No discriminación

Las Partes contratantes se comprometen a no adoptar medidas discriminatorias tanto en el marco del ámbito de aplicación del presente Acuerdo como para el tráfico a través de los Estados miembros de la Comunidad.

⁽²⁾ Véase el Anexo 8.

*Artículo 16***Medidas unilaterales**

Las Partes contratantes se abstendrán de adoptar medidas unilaterales destinadas a discriminar el tráfico de tránsito que permite el presente Acuerdo.

*Artículo 17***Medidas complementarias**

Si una de las Partes contratantes, en razón de la experiencia adquirida durante la aplicación del presente Acuerdo, concluyera que otras medidas en el ámbito de aplicación de éste pueden favorecer una política europea de transportes coordinada y, en particular, pueden aportar una contribución a la solución del problema del tránsito a través de los Alpes, presentará a la otra Parte contratante sugerencias al respecto.

*Artículo 18***Comité mixto**

1. Se crea un Comité mixto, denominado «Comité de transportes terrestres Comunidad/Suiza», que:

- garantizará la correcta aplicación del presente Acuerdo;
- garantizará la correcta coordinación del desarrollo y de la ejecución de las infraestructuras, de los servicios y de las medidas complementarias, en lo que se refiere al transporte combinado;
- procederá a efectuar intercambios regulares de información sobre cuestiones generales de política de transporte terrestre de mercancías y elaborará el balance de los progresos logrados en la aplicación del presente Acuerdo;
- procederá a realizar cada tres años una revisión del Acuerdo en función del balance de los progresos realizados en su aplicación y de la evolución habida especialmente en los ámbitos de:
 - el impacto del tráfico por carretera en el medio ambiente y la calidad de vida,
 - la imputación de los costes de infraestructura y costes externos,
 - las capacidades del transporte combinado y de la red viaria,

y hará, llegado el caso, las propuestas apropiadas a las Partes contratantes.

2. Cualquier controversia entre las Partes contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo se someterá a petición de cualquiera de las Partes al Comité mixto, que tratará de llegar a una solución mutuamente aceptable.

3. El Comité mixto estará compuesto, por una parte, por representantes de la Comunidad y, por otra, por representantes de Suiza.

4. El Comité mixto establecerá su reglamento interno.

*Artículo 19***Funcionamiento del Comité**

1. La Presidencia del Comité mixto la ejercerán, por turno, cada una de las Partes contratantes con arreglo a las modalidades que se establezcan en su reglamento interno.

2. El Comité mixto se reunirá por lo menos una vez al año por iniciativa de su presidente, con vistas a realizar un examen del funcionamiento general del Acuerdo.

Se reunirá además cada vez que así lo requiera una necesidad especial, a petición de una de las Partes contratantes, en las condiciones que establezca su reglamento interno.

3. El Comité mixto podrá decidir constituir cualquier grupo de trabajo que pudiera asistirle en el desempeño de sus tareas.

*Artículo 20***Vigencia del Acuerdo**

El Acuerdo tendrá una vigencia de doce años.

*Artículo 21***Entrada en vigor**

El presente Acuerdo será ratificado o aprobado por las Partes contratantes de acuerdo con sus procedimientos propios. Entrará en vigor cuando las Partes contratantes se hayan comunicado el cumplimiento de los procedimientos necesarios.

*Artículo 22***Anexos**

Los Anexos 1 a 8 forman parte integrante del presente Acuerdo.

*Artículo 23***Lenguas**

El presente Acuerdo se redacta en doble ejemplar en lenguas alemana, danesa, española, francesa, griega, inglesa, italiana, neerlandesa y portuguesa, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

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 tweeënegentig.

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

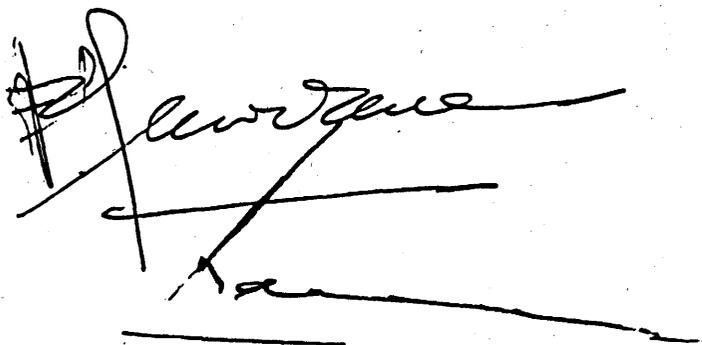
For the Council of the European Communities

Pour le Conseil des Communautés européennes

Per il Consiglio delle Comunità Europee

Voor de Raad van de Europese Gemeenschappen

Pelo Conselho das Comunidades Europeias



Für die Regierung der Schweizerischen Eidgenossenschaft

Por el Gobierno de la Confederación Suiza

For regeringen for Schweiz

Για την κυβέρνηση της Ελβετικής Συνομοσπονδίας

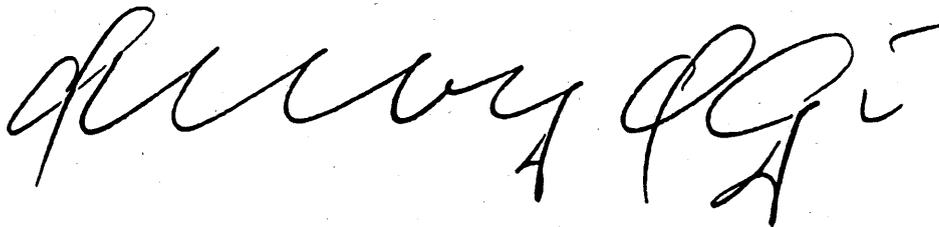
For the Government of the Swiss Confederation

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



ANEXO 1**DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN SUIZA RELATIVA AL ALCANCE DEL ARTÍCULO 3
LETRA d)**

La Confederación Suiza confirma, a reserva de reciprocidad, que en su territorio los desplazamientos en vacío de vehículos comunitarios no están sometidos a restricciones, salvo las que se deriven de la prohibición general de circular de noche y en domingo y de la limitación a 28 toneladas.

ANEXO 2

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y MEDIDAS PLANIFICADAS EN SUIZA

A. GENERALIDADES

La política suiza de tránsito de mercancías se basa en los dos pilares siguientes:

— Carretera

Red viaria concluida en el eje de tráfico Norte-Sur y disposiciones sobre circulación en armonía con el Convenio internacional de 8 de noviembre sobre circulación vial.

— Ferrocarril

Desarrollo a corto, medio y largo plazo de la infraestructura ferroviaria, con vistas particularmente a favorecer el desarrollo del tráfico combinado ferrocarril/carretera.

Por razones ecológicas, y debido a los límites de capacidad de la red viaria, esta última ya no puede hacer frente al considerable incremento de tonelaje previsto en tránsito. Sólo un incremento masivo de la capacidad y de las prestaciones que ofrece el ferrocarril permitirá hacer frente a la duplicación prevista de los volúmenes de tráfico para 2020/2030 en el tráfico de mercancías entre el Norte y el Sur del continente.

B. PROGRAMA DE TRABAJO

Las Partes contratantes se pondrán de acuerdo sobre las medidas a adoptar de acuerdo con el escalonamiento siguiente:

1. Progresión a corto plazo

El incremento de la capacidad dará lugar a la siguiente oferta progresiva:

Número de envíos por el Gotardo y el Lötschberg/Simplón (en miles)

GOTARDO

Año	TC SA	Contenedor	SA	CR	Total Gotardo
	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/SIMPLÓN

Año	TC SA	Contenedor	SA	CR	Total Lötschberg/Simplón
	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

(*) En función de las obras, podría ser en 1995.

Número total de envíos

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

Explicaciones

CR: Carretera rodante.

TC SA: Tráfico combinado sin acompañamiento.

SA: TC SA + Contenedores.

(*) En función de las obras, podría ser en 1995.

Sólo se podrá disponer efectivamente de esta capacidad en 1994 (*) si las decisiones sobre el comienzo de las obras se adoptan en el primer trimestre de 1991.

2. Solución básica para el vencimiento de 1994 (*)

El incremento de la capacidad exige el acondicionamiento de un corredor de transporte combinado ferrocarril/carretera con dos componentes, uno por San Gotardo y otro por Lötschberg/Simplón. El objetivo buscado es triplicar la actual capacidad de transporte combinado (sin incluir los contenedores) en San Gotardo y mejorar (en su caso) la arteria vía Lötschberg y el Simplón, lo que permitirá transportar tres veces más mercancías que en 1988.

2.1. De aquí a 1994 (*), la solución transitoria prevista por el Gobierno suizo permitirá, por lo que respecta al territorio suizo, transportar 470 000 envíos o 10 millones de toneladas a, respectivamente, 710 000 envíos o 14 millones de toneladas si se incluye el transporte de contenedores.

2.2. Operativamente, esta solución se presenta del siguiente modo:

San Gotardo

— Puesta en circulación de 44 convoyes largos, lo que corresponde a 370 000 envíos anuales.

— Esta oferta se basa en un tráfico mixto, compuesto por el tráfico sin acompañamiento y la «carretera rodante», y presupone la plena utilización de las capacidades durante 250 días laborables al año.

— Es posible transportar mediante la «carretera rodante» camiones de una altura máxima de 3,80 metros. En el tráfico sin acompañamiento, los semirremolques pueden medir 4 metros como máximo.

Lötschberg/Simplón

— Puesta en circulación de 14 convoyes en «carretera rodante», lo que corresponde a una capacidad total de 100 000 envíos anuales, y presupone la utilización plena de las capacidades durante 250 días laborables al año.

— En «carretera rodante», este corredor ferroviario estará abierto a los camiones o trenes de carretera de 4 metros de altura máxima.

— Las autoridades suizas han tomado nota de que las autoridades italianas, por su parte, se han comprometido a acondicionar la infraestructura de la carretera rodante a partir de Iselle y en dirección a Italia, con un gálibo que permita el paso de camiones o de trenes de carretera con una altura máxima de 4 metros.

2.3. A nivel de las terminales, la planificación del tráfico combinado se basa, por lo tanto, en terminales situadas en el extranjero, en lugares estratégicos con relación al transporte (Rin/Ruhr, Rin/Main, Stuttgart, Bolonia, Milán/Novara, Turín, Génova, Florencia, Roma).

En este contexto, los pasos fronterizos de que se trata anteriores y posteriores al tránsito por Suiza son:

— en el norte, Basilea, Schaffhausen, Rielasingen,

— en el sur, Domodossola, Luino y Chiasso.

3. Evolución previsible a partir de 1994 (*)

Gracias a la realización del proyecto suizo «RAIL 2000» y a la puesta en marcha de todas las posibilidades que ofrece la doble vía del Lötschberg, a partir de 1994 (*) quedarán libres nuevas capacidades (que alcanzarán los 700 000 envíos anuales), con arreglo a la oferta anteriormente mencionada. Esta progresión es adaptable al desarrollo real del mercado en el tráfico combinado.

(*) En función de las obras, podría ser en 1995.

C. NUEVA LÍNEA FERROVIARIA A TRAVÉS DE LOS ALPES SUIZOS**1. Proyectos**

Suiza se compromete a proceder a los siguientes acondicionamientos:

- nueva línea entre Arth-Goldau y Lugano, con un túnel de base en San Gotardo (unos 50 km) y otro bajo el monte Ceneri (13 km);
- apertura de un túnel de base en el Lötschberg (unos 30 km).

Estos dos ejes constituyen en conjunto la espina dorsal del sistema ferroviario suizo modernizado. La duración de las obras se escalonará de 7 a 10 años en Lötschberg y de 12 a 15 años en San Gotardo. Los primeros elementos de la nueva red de tránsito se abrirán al tráfico de aquí al 2005.

2. Capacidad

Por lo que respecta al tráfico Norte/Sur, la capacidad obtenida gracias a las nuevas infraestructuras, en comparación con la capacidad de las líneas actuales, que permiten el paso de 25 a 30 millones de toneladas (vagones completos y tráfico combinado) y un tránsito de una duración de poco más de 5 horas, alcanzará 67 millones de toneladas, y la duración del tránsito se reducirá a poco más de 3 horas. También podrán circular convoyes más pesados y largos.

Por lo que respecta al tráfico combinado, las realizaciones proyectadas permitirán (según las condiciones del mercado) poner en circulación 260 trenes, que podrán transportar 43 millones de toneladas.

ANEXO 3

**DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN COMUNITARIA RELATIVA AL ALCANCE DEL
COMPROMISO DEL ARTÍCULO 6**

1. La realización de las obras de infraestructura en el territorio comunitario estará sujeta al compromiso de los Estados miembros afectados por lo que respecta a la parte situada en su propio territorio.
2. La aplicación de las disposiciones del artículo 6 se efectuará mediante las siguientes medidas:
 - La Comisión presentará y examinará con los Estados miembros interesados, en el Comité de infraestructuras, las medidas que deban adoptarse (véase la Decisión 78/174/CEE del Consejo, de 20 de febrero de 1978, DO n° L 54 de 25. 2. 1978, p. 16).
 - La Comunidad en cuanto tal, dado su interés por que se alcance una solución al problema de tránsito transalpino a través de Suiza, utilizará los medios de que disponga para apoyar la realización de estas medidas, particularmente con arreglo a la política común de apoyo a las infraestructuras de transportes [véase el Reglamento (CEE) n° 3359/90 del Consejo, de 20 de noviembre de 1990, DO n° L 326 de 24. 11. 1990, p. 1].

ANEXO 4

OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y MEDIDAS PLANIFICADAS EN LA COMUNIDAD

A. GENERALIDADES

1. De modo general, tanto por lo que respecta al ferrocarril convencional como al transporte combinado, las Partes contratantes han acordado introducir en materia de infraestructura las mejoras necesarias para eliminar los puntos de aglomeración en las líneas de acceso al recorrido suizo por territorio comunitario. Estas mejoras deberían ajustarse a una política coordinada, a nivel de infraestructuras y de operaciones de tránsito, que garantice la viabilidad a largo plazo, la coherencia y la continuidad a larga distancia de las líneas de tráfico combinado.
2. Con esta óptica, y con objeto de permitir que los ferrocarriles absorban el gran incremento previsto de la demanda, la Comunidad, teniendo en cuenta las obras ya realizadas en diferentes ámbitos por ciertos Estados miembros de la Comunidad directamente afectados, deberá coordinar sus medidas con Suiza para:
 - establecer prioridades y fijar un calendario de inversiones (infraestructuras, terminales, compra de material rodante, creación de servicios);
 - aplicar una planificación común y controlada de las infraestructuras, según el orden de prioridades establecido;
 - adoptar las medidas necesarias a nivel financiero.

B. PROGRAMA DE TRABAJO

3. Los países interesados ya han reconocido la necesidad de ciertas obras en el territorio de la Comunidad, obras cuya realización está en función de la coordinación de las actuaciones entre ambas Partes contratantes. A título indicativo, las obras se mencionan en los puntos 4 y 5.
4. Por lo que respecta a la mejora de las terminales existentes o la creación de nuevas terminales, la Comunidad considera indispensable actuar en particular:
 - a) *En Alemania:*

En las regiones siguientes:

 - Hamburgo-Lübeck,
 - Ruhr,
 - Mannheim/Frankfurt,donde las capacidades de las terminales actuales parecen insuficientes.

Por otra parte, es necesario acondicionar las obras de transporte combinado de Rielasingen/Singen y de Freiburg-im-Breisgau.
 - b) *En Italia:*

Deberá mejorarse la situación en las zonas industriales, sobre todo en la región de Milán, Bolonia y Turín. Deberán crearse o acondicionarse las siguientes terminales:

 - Milán Rogoredo y Milán Segrate (tráfico sin acompañamiento);
 - mejora de las condiciones de Milán Greco Pirelli (capacidad y calidad de las instalaciones);
 - una terminal en la región de Turín y más al sur, en la región de Bolonia, Florencia y Roma;
 - ampliación de las instalaciones de Busto Arzasio, principal terminal de la región milanesa para el tráfico sin acompañamiento procedente de Suiza;
 - puesta en funcionamiento de Milán Segrate en 1992 y, en un futuro próximo, del centro multimodal que pone en comunicación la estación de Bolonia Interporto y del centro intermodal de Turín Orbassano (obras en curso);
 - incremento de la capacidad de los centros de transbordo de Novara y de Vercelli (carretera rodante);
 - a corto plazo, habrá que favorecer la creación en las regiones fronterizas (por ejemplo, en la región de Novara) de pequeñas terminales de carácter local que permitan desahogar en cierta medida los grandes centros de transbordo.

- c) *En los Países Bajos:*
Construcción de un «Rail Service Center» en Rotterdam.
5. Por lo que respecta a los gálibos y capacidades de las líneas:
- a) *En Alemania:*
— mejora de la capacidad de ciertos tramos de líneas entre Mannheim y Basilea (Karlsruhe—Basilea).
- b) *En Italia:*
— adopción del gálibo B (3,80 metros) en la línea Chiasso—Milán y del gálibo B + (4 metros) en la línea Domodossola—Turín.

ANEXO 5

DECLARACIÓN DE LA DELEGACIÓN COMUNITARIA SOBRE EL ARTÍCULO 8 DEL ACUERDO

La Delegación de la Comunidad declara que las ayudas de los Estados miembros de la Comunidad estarán sujetas a lo dispuesto por el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y especialmente en sus artículos 77, 92 y 93.

ANEXO 6

EXENCIÓN DE LA PROHIBICIÓN DE CIRCULAR DE NOCHE Y EN DOMINGO Y EXENCIÓN DEL LÍMITE DE 28 TONELADAS

Las excepciones acordadas a continuación son compatibles con las disposiciones de la ley federal sobre circulación vial de 19 de diciembre de 1958.

I. Exención de la prohibición de circular de noche y en domingo

Se establecen las siguientes excepciones a la prohibición de circular en domingo y de noche:

a) Sin autorización especial

- los recorridos efectuados para prestar los primeros auxilios en caso de catástrofe;
- los recorridos efectuados para prestar los primeros auxilios en caso de accidente de explotación, particularmente en las empresas de transportes públicos y en el tráfico aéreo.

b) Con autorización especial

Para los transportes de mercancías que, por su naturaleza, justifiquen recorridos nocturnos y, por motivos que tengan verdadero fundamento, en domingo:

- productos agrícolas fácilmente perecederos (por ejemplo, bayas, ciertas frutas o verduras, flores o zumos de frutas recién exprimidas) del 1 de abril al 31 de octubre;
- cerdos de sacrificio y aves de corral de sacrificio;
- leche fresca y productos lácteos fácilmente perecederos;
- material de circo, instrumentos musicales de orquesta, decorados de teatro, etc.;
- periódicos que incluyan una parte redaccional y envíos postales con arreglo al mandato legal de las prestaciones.

Con vistas a facilitar los procedimientos de autorización, podrán expedirse autorizaciones válidas hasta 12 meses para cualquier número de recorridos, siempre que todos los recorridos tengan la misma naturaleza.

II. Exención del límite de 28 toneladas

1. En caso de recorridos procedentes del extranjero con destino a la zona suiza próxima a la frontera (*) (y a la inversa), se autorizarán excepciones, sin emolumentos, para cualesquiera mercancías hasta un peso total de 40 toneladas, y en caso del transporte de contenedores ISO de 40 pies en tráfico combinado, hasta un máximo de 44 toneladas. Por motivos de construcción de carreteras, ciertas aduanas aplican pesos inferiores.
2. En caso de recorridos procedentes del extranjero con destino a un lugar situado más allá de la zona suiza próxima a la frontera (*) (y a la inversa), y por lo que respecta al tránsito a través de Suiza, podrá autorizarse un peso total superior a 28 toneladas:
 - a) para el transporte de mercancías indivisibles cuando, pese al empleo de un vehículo apropiado, no puedan cumplirse las disposiciones;
 - b) para los transbordos o el empleo de vehículos especiales, particularmente de vehículos de trabajo que, debido al uso al que se destinan, no pueden adaptarse a las disposiciones relativas al peso;
 - c) para los transportes de vehículos averiados o que deban arreglarse, en caso de urgencia;
 - d) para los transportes de productos destinados al abastecimiento de los aviones (catering);
 - e) para los recorridos por carretera iniciales y finales de un transporte combinado, por regla general en un radio de 10 km a partir de la terminal.
3. Por lo que respecta al tránsito a través de Suiza por el eje Basilea—Chiasso, podrá autorizarse un peso superior a 28 toneladas para los vehículos de carretera matriculados en la Comunidad que transporten productos perecederos u otros envíos urgentes (transportes «just in time») cuyas dimensiones

(*) La zona próxima a la frontera se define en las instrucciones del Departamento federal de justicia y policía. Por regla general, se trata de una zona de un radio de 10 km medido a partir de la aduana.

correspondan a las establecidas por el artículo 10 del presente Acuerdo, siempre que no se disponga de más capacidades en transporte combinado. El número de autorizaciones expedidas para vehículos de más de 28 toneladas en las carreteras suizas no sobrepasará en principio las 50 unidades diarias en cada sentido. El máximo anual se fija en 15 000 autorizaciones en cada sentido.

Sólo podrán tener acceso a estas autorizaciones los vehículos de carretera que cumplan las normas comunitarias más recientes sobre contaminación (gas y partículas). Se considerarán también como tales los vehículos de carretera cuya fecha de primera matriculación no se remonte a más de dos años a partir del día de la solicitud de exención.

4. Estas diversas excepciones se concederán caso por caso, siguiendo un procedimiento de la mayor sencillez posible. Las modalidades de aplicación de las excepciones acordadas por Suiza y que figuran en el punto 3 se establecerán en un acuerdo administrativo, que se referirá en particular a:
- la creación de un centro administrativo en Berna, que gestionará este sistema. Se establecerá un vínculo entre este centro y un organismo comunitario de contacto;
 - el método para determinar a partir de qué momento debe considerarse agotada la capacidad de transporte combinado;
 - los medios de comunicación que deban establecerse entre los usuarios, las terminales y el centro administrativo.

ANEXO 7

DECLARACIÓN CONJUNTA DE LAS PARTES CONTRATANTES RELATIVA AL TRATO DE LOS PESOS Y DIMENSIONES

Por lo que respecta a los pesos y dimensiones, las Partes contratantes se comprometen a mantener la situación de hecho que se deriva del principio de tratamiento nacional, sin perjuicio de las exenciones que figuran en el Anexo 6 y en el apartado 3 del artículo 10.

ANEXO 8

CANJE DE NOTAS RELATIVO AL ACCESO AL MERCADO

Nota de la delegación suiza

Berna,

Señor director general:

Tengo el honor de confirmarle que, en relación con el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la Confederación Suiza firmado en el día de hoy, Suiza considera la cuestión del acceso al mercado como un elemento esencial en sus relaciones de transporte con la Comunidad. He tomado nota de su propuesta de solucionar esta cuestión en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. Mi delegación puede aceptar esta propuesta, con la condición de que, en caso de que el citado Acuerdo no llegara a realizarse, la Comunidad y Suiza inicien inmediatamente negociaciones para concederse recíprocamente el acceso a su mercado de transportes según modalidades que deberán definirse.

Le agradecería tuviese a bien comunicarme su acuerdo sobre el contenido de la presente nota.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración.

Nota de la delegación de la Comunidad

Bruselas,

Excmo. Sr. embajador:

Tengo el honor de acusar recibo de su nota en la que se hace referencia al Acuerdo firmado en el día de hoy entre la Comunidad y Suiza relativo al transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril, por lo que se refiere al acceso al mercado, y que figura a continuación:

«Tengo el honor de confirmarle que, en relación con el Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la Confederación Suiza firmado en el día de hoy, Suiza considera la cuestión del acceso al mercado como un elemento esencial en sus relaciones de transporte con la Comunidad. He tomado nota de su propuesta de solucionar esta cuestión en el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo. Mi delegación puede aceptar esta propuesta, con la condición de que, en caso de que el citado Acuerdo no llegara a realizarse, la Comunidad y Suiza inicien inmediatamente negociaciones para concederse recíprocamente el acceso a su mercado de transportes según modalidades que deberán definirse.

Le agradecería tuviese a bien comunicarme su acuerdo sobre el contenido de la presente nota.»

Tengo el honor de aceptar su contenido íntegramente.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración.
