

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 n° C 305 de 23. 11. 1992.

⁽²⁾ DO n° 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**

INDICE

	<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 austriaco.
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 austriaco 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 austriaco 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 austriaco, 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 galibo 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 galibo 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 aquellas:
- 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 remolque manipulable por grúa, que efectúen un transporte por carretera inicial o terminal de un transporte combinado, 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 CO₂ que se deduzca de la autorización por tipos]. El cálculo y gestión de estos puntos se establece en el Anexo IX.

7. Las autoridades austriacas 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 disposiciones 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:
- la incidencia del transporte de mercancías por carretera sobre el medio ambiente y la calidad de vida de la población;
 - la reducción de las emisiones del transporte de mercancías por carretera;
 - la imputación de los costes internos y externos de infraestructura; y
 - 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:
- preparar las propuestas de modificación del Anexo I previstas por el apartado 2 del artículo 5;
 - controlar la aplicación de las medidas previstas en los artículos 6 a 10;
 - efectuar las tareas previstas en el punto 2 del apartado 5 y en el apartado 9 del artículo 15;
 - llevar a cabo las consultas sobre las medidas unilaterales objeto del artículo 20;
 - 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

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

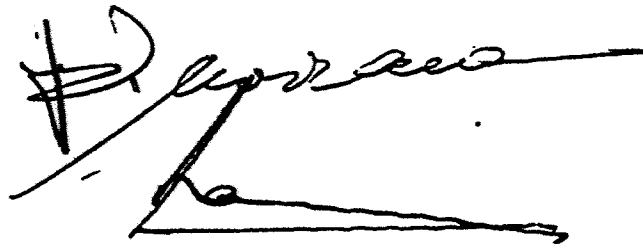
For the Council of the European Communities

Pour le Conseil des Communautés européennes

Per il Consiglio delle Comunità Europee

Voor de Raad van de Europese Gemeenschappen

Pelo Conselho das Comunidades Europeias



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

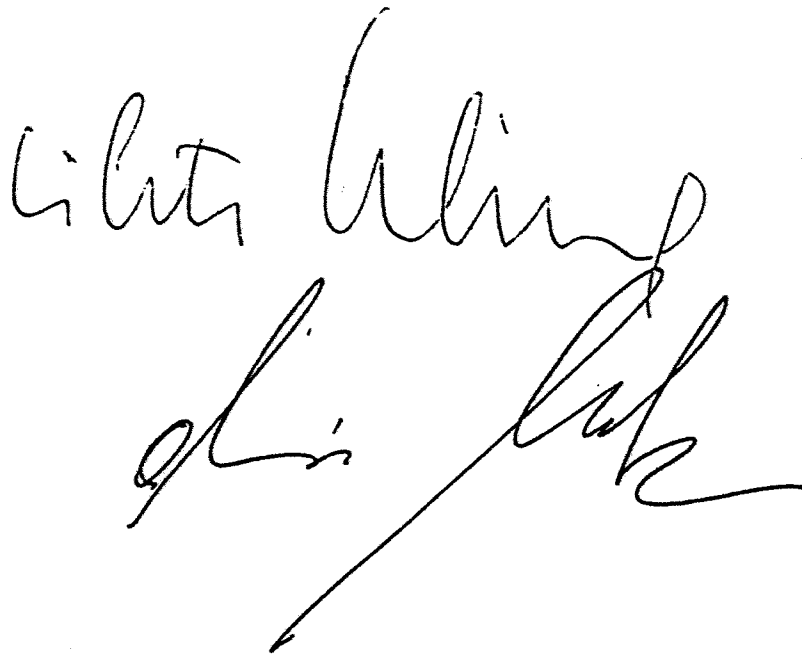
For the Government of the Republic of Austria

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

The image shows a handwritten signature in black ink. The signature is written in a cursive style and appears to read 'Gilbert Klump'. There is a horizontal line drawn below the signature.

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 nº 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 nº 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 MERCANCIAS 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 ⁽³⁾ — 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 periodo 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 fijarían 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.