

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 Confederación

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, atraviere 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.

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.

(*) 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 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

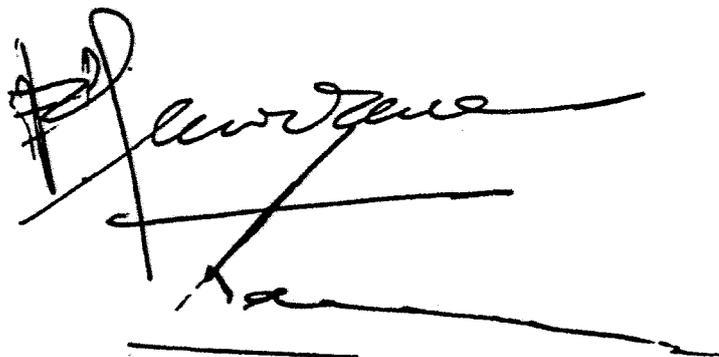
For the Council of the European Communities

Pour le Conseil des Communautés européennes

Per il Consiglio delle Comunità Europee

Voor de Raad van de Europese Gemeenschappen

Pelo Conselho das Comunidades Europeias



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 Arzizio, 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.
