

No. 39602

---

**European Community  
and  
Switzerland**

**Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on the carriage of goods and passengers by rail and road (with annexes and final act).  
Luxembourg, 21 June 1999**

**Entry into force:** *1 June 2002 by the exchange of instruments of ratification, in accordance with article 58*

**Authentic texts:** *Danish, Dutch, English, Finnish, French, German, Greek, Italian, Portuguese, Spanish and Swedish<sup>1</sup>*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *Council of the European Union, 1 October 2003*

---

**Communauté européenne  
et  
Suisse**

**Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (avec annexes et acte final).  
Luxembourg, 21 juin 1999**

**Entrée en vigueur :** *1er juin 2002 par échange des instruments de ratification, conformément à l'article 58*

**Textes authentiques :** *danois, néerlandais, anglais, finnois, français, allemand, grec, italien, portugais, espagnol et suédois<sup>1</sup>*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Conseil de l'Union européenne, 1er octobre 2003*

---

1. Only the English and French texts are published herein. -- Seuls les textes anglais et français sont publiés ici.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE EUROPEAN COMMUNITY AND THE  
SWISS CONFEDERATION ON THE CARRIAGE OF GOODS AND PAS-  
SENGERS BY RAIL AND ROAD

The Swiss Confederation, hereinafter referred to as "Switzerland", of the one part,  
The European Community, hereinafter referred to as "the Community", of the other  
part,

together hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Aware of the mutual interest of the Contracting Parties in promoting co-operation and  
trade, in particular by granting each other access to the transport market, as provided for  
under Article 13 of the Agreement between the European Economic Community and the  
Swiss Confederation on the Carriage of Goods by Road and Rail of 2 May 1992, hereinafter  
referred to as the 1992 Agreement;

Desirous of developing a co-ordinated transport policy aimed at encouraging the use  
of means of transporting passengers and goods that are more environmentally sound in a  
bid to combine environmental protection with transport systems efficiency, notably in the  
Alpine region;

Desirous of ensuring healthy competition between the various modes of transport and  
whereas these modes of transport should cover the costs they incur;

Aware of the need to ensure consistency between Swiss transport policy and the gen-  
eral principles underlying the Community's transport policy, particularly in the context of  
the implementation of a co-ordinated legislative and regulatory framework,

Have agreed as follows:

TITLE I GENERAL PROVISIONS

*Article 1 General principles and objectives*

1. This Agreement between the Community and Switzerland is aimed, on the one  
hand, at liberalising access by the Contracting Parties to each other's transport market for  
the carriage of passengers and goods by road and rail in such a way as to ensure the more  
efficient management of traffic using routes which, from a technical, geographical and  
economic viewpoint, are most suitable for all the modes of transport covered by the Agree-  
ment and, on the other, at laying the basis for a co-ordinated transport policy.

2. The provisions of the Agreement and their application are based on the principles  
of reciprocity and free choice of mode of transport.

3. The Contracting Parties undertake not to take discriminatory measures when ap-  
plying this Agreement.

*Article 2 Scope*

1. This Agreement shall apply to the two-way carriage of goods and passengers by road between the Contracting Parties, to through traffic crossing the territory of the Parties, without prejudice to the 1992 Agreement and subject to Article 7(3), to the carriage by road of passengers and goods on a triangular basis and to Swiss home trade.

2. This Agreement shall apply to the international carriage by rail of passengers and goods and to combined international transport. It shall not apply to railway undertakings whose activities are limited solely to urban, suburban or regional operations.

3. This Agreement shall apply to transport operations carried out by road transport undertakings or by railway undertakings established in one of the Contracting Parties.

*Article 3 Definitions*

(1) Road transport

For the purposes of this Agreement:

- the occupation of road haulage operator shall mean the activity of any undertaking transporting goods for hire or reward by means of either a motor vehicle or a combination of vehicles;

- the occupation of road passenger transport operator shall mean the activity of any undertaking engaged, for hire or reward, in the international carriage of passengers by coach or bus;

- undertaking shall mean any natural person, any legal person, whether profit-making or not, any association or group of persons without legal personality, whether profit-making or not, or any official body, whether having its own legal personality or being dependent upon an authority having such personality;

- vehicle shall mean a motor vehicle registered in the territory of a Contracting Party or a combination of vehicles of which at least the attractive unit is registered in the territory of a Contracting Party and intended exclusively for the carriage of goods, or any motor vehicle so constructed and equipped as to be suitable for carrying more than nine persons, including the driver, and intended for that purpose;

- international carriage shall mean a journey undertaken by a vehicle, the point of departure of which is on the territory of one Contracting Party and the destination of which is on the territory of the other Contracting Party or in a third country, or vice versa, and the movement of an unladen vehicle in connection with the aforesaid journey; if the point of departure or the destination of the journey is located in a third country, carriage must be effected by a vehicle registered in the Contracting Party where the point of departure or the destination of the journey is located;

- transit shall mean the carriage of goods or passengers (without loading or unloading) and the movement of unladen vehicles across the territory of a Contracting Party;

- Swiss home trade shall mean any carriage of goods for hire or reward from one Member State of the Community to another Member State by a vehicle registered in Swit-

zerland, whether or not, in the course of the same journey and using the normal route, the vehicle travels through Switzerland;

- triangular transport operations involving third countries shall mean any carriage of passengers or goods from the territory of one Contracting Party to a third country, and vice versa, by a vehicle registered in the territory of the other Contracting Party, whether or not, in the course of the same journey and using the normal route, the vehicle travels through the country in which it is registered;

- authorisation shall mean the authorisation, licence or concession required under the legislation of the Contracting Party;

(2) Rail transport

For the purposes of this Agreement:

- railway undertaking shall mean any private or public undertaking whose main business is to provide rail transport services for goods and/or passengers with a requirement that the undertaking should ensure traction; such traction may be provided using rolling stock that is not the property of the railway undertaking concerned and using staff who are not directly employed by the railway undertaking concerned;

- international grouping shall mean any association of at least two railway undertakings established in different Member States of the Community, or, in the case of one of them, in Switzerland, for the purpose of providing international transport services between the Community and Switzerland;

- infrastructure manager shall mean any public body or undertaking responsible in particular for establishing and maintaining railway infrastructure, as well as for operating the control and safety systems;

- licence shall mean an authorisation issued by the competent authority of a Contracting Party to an undertaking, by which its capacity as a railway undertaking is recognised. That capacity may be limited to the operation of specific types of transport services;

- licensing authority shall mean the body charged by each Contracting Party with the issue of licences;

- train path shall mean the infrastructure capacity needed to run a train between two places at a given time;

- allocation shall mean the allocation of railway infrastructure capacity by an allocation body;

- allocation body shall mean the authority and/or infrastructure manager designated by one of the Contracting Parties for the allocation of infrastructure capacity.

- urban and suburban services shall mean transport services operated to meet the transport needs of an urban centre or conurbation, as well as the transport needs between such centre or conurbation and surrounding areas;

- regional services shall mean transport services operated to meet the transport needs of a region;

- combined transport shall mean the carriage of goods by heavy goods vehicles or loading units which complete part of their journey by rail as well as begin and/or end the journey by road;

- competitive rail transport prices: rail transport prices shall be considered competitive if the average rail transport prices in Switzerland are no higher than the road transport costs, as defined in Annex 9, for a similar route.

*Article 4 Reservation under the 1992 Agreement*

Subject to the derogations introduced under this Agreement, the rights and obligations of the Contracting Parties arising from the 1992 Agreement shall not be affected by the provisions of this Agreement.

TITLE II. INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT

A. COMMON PROVISIONS

*Article 5 Admission to the occupation*

1. Undertakings wishing to operate as professional road hauliers shall meet the following three requirements:

- a. good repute;
- b. appropriate financial fitness;
- c. professional competence.

2. The provisions applicable in this area are set out in Section 1 of Annex 1.

*Article 6 Social standards*

The social provisions applicable in this area are set out in Section 2 of Annex 1.

*Article 7 Technical standards*

1. Subject to the provisions of paragraphs 2 and 3 below, Switzerland shall adopt, no later than six months after signature of this Agreement, arrangements that are equivalent to Community legislation on the technical conditions governing road transport, as set out in Section 3 of Annex 1.

2. Switzerland shall have a transitional period of 2 years, from the date on which this Agreement enters into force, to make its legislation relating to technical controls for vehicles equivalent to Community law

3. From 1 January 2001, the actual total laden weight limit applied by Switzerland for articulated vehicles and road trains shall be 34 tonnes for all types of traffic.

From 1 January 2005, Switzerland shall make its legislation on the maximum permissible weight limits for these vehicles in international traffic equivalent to that in force in the Community on the date of signature of the Agreement.

4. The introduction of the road use charges defined in Article 40 shall proceed in parallel with the gradual increase in the weight limit provided for in paragraph 3.

5. Each Contracting Party undertakes not to subject vehicles approved in the territory of the other Contracting Party to conditions that are more restrictive than those in force in its own territory.

*Article 8 Transitional arrangements governing the weight of vehicles*

1. With a view to the gradual introduction of the definitive arrangements defined in the second paragraph of Article 7(3), the carriage of goods by means of a vehicle the actual total laden weight of which is in excess of 28 t (before 31 December 2000) or 34 t (between 1 January 2001 and 31 December 2004) but does not exceed 40t, from a point of departure in the Community for a destination beyond the Swiss zone close to the frontier, as defined in Annex 6, (and vice versa) or in transit across Switzerland shall be subject to a quota based on the payment of a supplementary charge for use of the infrastructure, in accordance with the procedures set out in paragraphs 2, 3 and 4 below. In the case of vehicles registered in Switzerland, this quota may also be used for transport operations within Switzerland.

2. The Community shall receive a quota of 250 000 authorisations for the year 2000.

Switzerland shall receive a quota of 250 000 authorisations for the year 2000. In the event that the Agreement does not enter into force on 1 January 2000, the number of authorisations for the year 2000 shall be reduced on a pro rata basis.

3. The Community shall receive a quota of 300 000 authorisations for the year 2001 and the year 2002. Switzerland shall receive a quota of 300 000 authorisations for the year 2001 and the year 2002.

4. The Community shall receive a quota of 400 000 authorisations for the year 2003 and the year 2004. Switzerland shall receive a quota of 400 000 authorisations for the year 2003 and the year 2004.

5. The use of the authorisations provided for in paragraphs 2, 3, and 4 shall be subject, in the case of each operator, whether Swiss or Community, to the payment of a charge for the use of the Swiss infrastructure, calculated and levied in accordance with the procedures laid down in Annex 2.

6. With effect from 1 January 2005, vehicles meeting the technical standards laid down in the second paragraph of Article 7(3) shall be exempt, under Article 32, from any quota or authorisation arrangements.

**B. INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD**

*Article 9 Carriage of goods between the territories of the Contracting Parties*

1. The international carriage of goods by road for hire or reward as well as unladen journeys between the territories of the Contracting Parties shall take place under the Community authorisation for Community carriers, set out in Regulation (EEC) No 881/92 and of which a model is given in Annex 3, and under a similar Swiss authorisation for Swiss carriers.

2. In the case of transport operations falling within the scope of this Agreement, these authorisations shall replace the bilateral authorisations exchanged between the Member States of the Community and Switzerland which were necessary until the entry into force of this Agreement.

3. The transport operations referred to in Annex 4 shall be exempt from any carriage authorisation and any system of licences.

4. The procedures governing the issuing, renewal and withdrawal of authorisations and the procedures governing mutual assistance shall be covered by the provisions of Regulation (EEC) No 881/92 for Community carriers and by equivalent Swiss provisions.

*Article 10 Carriage of goods in transit across the territory of the Contracting Parties*

1. The international carriage of goods for hire or reward as well as movements of empty vehicles in transit across the territory of the Contracting Parties shall be deregulated. These transport operations shall be carried out under the licences referred to in Article 9.

2. Paragraphs 2, 3 and 4 of Article 9 shall apply.

*Article 11 Transit across Austria*

A system of ecopoints equivalent to that provided for under Article 11 of Protocol No 9 of the Act of Accession of Austria to the European Union shall apply to Swiss operators in transit across the territory of Austria within the limits of validity of this Protocol. The method of calculation and the detailed rules and procedures for the management and control of the ecopoints shall be defined under an administrative arrangement to be established by joint agreement between the Contracting Parties on conclusion of this Agreement and shall comply mutatis mutandis with the provisions of the aforesaid Protocol No 9.

*Article 12 Swiss home trade*

1. From 2001, Swiss home trade shall be permitted subject to the following conditions:

- such transport operations shall be carried out under the Swiss authorisation referred to in Article 9(1);
- they shall be restricted to a single transport operation, on the return route, following on from the carriage of goods between Switzerland and a Member State of the Community.

2. Until that date, however, it shall continue to be permissible to exercise existing rights under the bilateral agreements in force. These rights are listed in Annex 5 to this Agreement.

3. From 2005, Swiss home trade shall be totally deregulated. Transport operations shall be carried out under the Swiss licence referred to in Article 9(1).

*Article 13 Triangular transport operations involving third countries*

1. The arrangements governing triangular transport involving third countries shall be determined by joint agreement on conclusion of the necessary agreement between, on the one hand, the Community and the third country in question and, on the other, Switzerland and the third country in question. The purpose of these arrangements is to ensure reciprocity of treatment between Community and Swiss operators with respect to triangular transport.

2. Pending the conclusion of agreements between the Community and the third countries concerned, this Agreement shall not affect the provisions relating to triangular transport as set out in bilateral agreements concluded between the Member States of the Community and Switzerland concerning transport involving third countries. These rights are listed in Annex 5 to this Agreement.

3. Following the definition of the arrangements referred to in paragraph 1, Switzerland shall, as far as is necessary, conclude or adapt bilateral agreements with these third countries.

*Article 14 Transport between two points situated on the territory of a Member State of the Community or between two points situated on Swiss territory*

Transport between two points situated on the territory of a Member State of the Community by a Swiss-registered vehicle and transport between two points situated on Swiss territory by a vehicle registered in a Member State of the Community are not authorised under this Agreement.

*Article 15 Ban on night driving and Sunday driving and exemptions from the weight limit*

1. The ban on night driving on Swiss territory shall apply only between 22 hrs at night and 5 hrs in the morning.

2. The exemptions from the weight limit and from the ban on night driving and Sunday driving are set out in Annex 6.

3. Exemptions from the ban on night driving shall be granted in a non-discriminatory manner and may be obtained from a single office. They shall be granted against payment of a fee to cover the administrative costs.

*Article 16 Abolition of certain exemptions from the weight limit*

The provisions of Annex 6, II, (3) and (4) of the 1992 Agreement shall no longer apply from the date on which this Agreement enters into force.



C. INTERNATIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS BY COACH AND BUS

*Article 17 Conditions applicable to carriers*

1. Carriers operating for hire or reward shall be permitted to carry out the transport services defined in Article 1 of Annex 7, without discrimination as to nationality or place of establishment, provided those carriers:

- are authorised in the Member State of the Community where they are established or in Switzerland to undertake carriage by coach and bus in the form of regular services, including special regular services, or occasional services;
- meet legal requirements on road safety as far as the standards for drivers and vehicles are concerned.

2. Own-account carriers shall be permitted to carry out the transport services defined in Article 1(3) of Annex 7, without discrimination as to nationality or place of establishment, provided those carriers:

- are authorised in the Member State of the Community where they are established or in Switzerland to undertake carriage by coach and bus in accordance with the market-access conditions laid down by national legislation;
- meet legal requirements on road safety as far as the standards for drivers and vehicles are concerned.

3. Carriers who meet the conditions set out in paragraph 1 may carry out international passenger transport operations by coach and bus provided, in the case of Community carriers, they hold a Community licence or, in the case of Swiss carriers, they hold a similar Swiss licence.

The model for such licences and the procedures for obtaining, using and renewing them shall be as laid down in Regulation (EEC) No. 684/92, as amended by Regulation (EEC) No. 11/98, for Community carriers and in equivalent Swiss legislation.

*Article 18 Access to the market*

1. Occasional services as referred to in Article 1(2.1) of Annex 7 shall not require authorisation.

2. Special regular services, as defined in Article 1(1.2) of Annex 7 shall not require authorisation if they are covered, on Community territory, by a contract concluded between the organiser and the carrier.

3. Unladen journeys by vehicles in connection with the transport operations referred to in paragraphs 1 and 2 shall likewise not require authorisation.

4. In accordance with Articles 2 et seq. of Annex 7, authorisation shall be required for regular services.

5. In accordance with Articles 2 et seq. of Annex 7, authorisation shall be required for special regular services not covered, on Community territory, by a contract concluded between the organiser and the carrier.

In Switzerland, such services shall not require authorisation.

6. Own-account road transport operations defined in Article I, point 3, of Annex 7 shall not require authorisation but shall be subject, on Community territory, to a system of certificates.

*Article 19 Triangular transport operations involving third countries*

1. The arrangements governing triangular transport involving third countries shall be determined by joint agreement on conclusion of the necessary agreement between, on the one hand, the Community and the third country in question and, on the other, Switzerland and the third country in question. The purpose of these arrangements is to ensure reciprocity of treatment between Community and Swiss operators with respect to triangular transport.

2. Pending the conclusion of agreements between the Community and the third countries concerned, this Agreement shall not affect the provisions relating to transport referred to in paragraph 1 as set out in bilateral agreements concluded between the Member States of the Community and Switzerland concerning transport involving third countries. These rights are listed in Annex 8 to this Agreement.

3. Following the definition of arrangements referred to in paragraph 1, Switzerland shall, as far as is necessary, conclude or adapt bilateral agreements with these third countries.

*Article 20 Transport between two points situated on the territory of the same Contracting Party*

1. Transport between two points situated on the territory of the same Contracting Party by carriers established in the territory of the other Contracting Party are not authorised under this Agreement.

2. However, it shall continue to be permissible to exercise existing rights under the bilateral agreements concluded between the Member States of the Community and Switzerland that are in force, provided there is no discrimination between Community carriers and no distortion of competition. These rights are listed in Annex 8 to this Agreement.

*Article 21 Procedures*

The procedures governing the issuing, use, renewal and expiry of authorisations and the procedures governing mutual assistance shall be covered by the provisions of Annex 7 of this Agreement.

*Article 22 Transitional provision*

Authorisations in respect of services existing at the time of entry into force of this Agreement shall remain valid until their expiry, to the extent that the services in question continue to be subject to authorisation.

TITLE III INTERNATIONAL RAIL TRANSPORT

*Article 23 Management independence*

The Contracting Parties undertake:

- to guarantee the management independence of the railway undertakings, mainly by according them independent status, thus enabling them to adapt their activities to the market and to manage their affairs under the responsibility of their governing bodies;
- to separate the management of the railway infrastructure from the provision of railway transport services, at least at the accounting level; aid paid to one of these two areas of activity may not be transferred to the other.

*Article 24 Access and transit rights with regard to the railway infrastructure*

1. Railway undertakings and international groupings shall have the access and/or transit rights defined in the Community legislation referred to in Annex I, section 4.
2. Railway undertakings established on the territory of one Contracting Party shall be granted right of access to the infrastructure on the territory of the other Contracting Party for the purpose of operating international combined transport services.
3. Railway undertakings and international groupings making use of their access or transit rights shall conclude the necessary administrative, technical and financial agreements with the managers of the railway infrastructure used with a view to regulating traffic control and safety issues concerning the international transport services referred to in paragraphs 1 and 2.

*Article 25 Railway licences*

1. The granting of an appropriate licence for the type of railway service in question shall be a precondition for any access or transit request involving the railway infrastructure, and hence the right to provide transport services. However, such a licence shall not in itself confer right of access to the railway infrastructure.
2. A railway undertaking shall be entitled to apply for a licence in Switzerland or in the Member State of the Community in which it is established. The Contracting Parties shall not issue licences or extend their validity where the requirements of this Agreement have not been met.
3. Under the responsibility of the Contracting Parties, the licences shall be issued by the authority responsible for licences specially designated for existing and new undertakings.
4. The licences shall be recognised in the Community or in Switzerland on a reciprocal basis.
5. They shall be subject to requirements laid down by the Contracting Parties relating to good repute, financial fitness, professional competence and cover for civil liability dur-

ing their entire period of validity. The provisions applicable in this area are set out in Section 4 of Annex 1.

6. A licence shall be valid for as long as the railway undertaking fulfils its obligations under the abovementioned provisions. However, the authority responsible may require licences to be reviewed at regular intervals.

7. The procedures for checking, amending, suspending or withdrawing a licence shall be governed by the abovementioned legal provisions.

#### *Article 26 Issuing the safety certificate*

1. The Contracting Parties shall also require railway undertakings to submit a safety certificate setting out the safety requirements imposed on them with a view to ensuring a risk-free service on the routes in question.

2. A railway undertaking may apply for a safety certificate to a body designated by the Contracting Party in whose territory the infrastructure used by the railway body is situated.

3. To obtain the safety certificate, the railway undertaking must comply with Swiss law in respect of that part of the route which is located in Switzerland and with Community law in respect of that part of the route which is located on Community territory.

#### *Article 27 Allocation of train paths*

1. Each Contracting Party shall designate the body responsible for allocating capacity, whether it be a specific authority or the infrastructure manager. In particular, the allocation body, which shall be informed of all train paths available, shall ensure that:

- railway infrastructure capacity is allocated on a fair and non-discriminatory basis and that,
- subject to paragraphs 3 and 4 of this Article, the allocation procedure allows optimum effective use of the infrastructure.

2. A railway undertaking or international grouping applying for one or more train paths shall submit its application to the allocation body or bodies of the Contracting Party on whose territory the departure point of the service concerned is situated. The allocation body to which an application for infrastructure capacity has been submitted shall immediately inform its counterparts of this request. The latter shall take a decision no later than one month after receiving the necessary information; each allocation body shall have the right to refuse an application. The allocation body to which an application has been submitted shall, together with its counterparts, take a decision on the application no later than two months after all the necessary information has been submitted. The procedures for dealing with the handling of applications for infrastructure capacity are governed by the provisions set out in Section 4 of Annex 1.

3. The Community and Switzerland may take the necessary measures to ensure that priority is given to the following rail services in the allocation of railway infrastructure capacity:

- a) services provided in the public interest;
- b) services wholly or partly operated on infrastructure constructed or developed for these services (for example, special high-speed or specialised freight lines).

4. The Community and Switzerland may instruct the allocation body to grant special rights as regards infrastructure capacity allocation on a non-discriminatory basis to railway undertakings operating certain types of services or providing such services in certain areas if such rights are indispensable to ensure adequate public services or efficient use of infrastructure capacity or to allow the financing of new infrastructures.

5. The Contracting Parties may provide for the possibility that applications for infrastructure access are accompanied by a deposit or similar security.

6. The Community and Switzerland shall draw up and publish procedures for allocating railway infrastructure capacity. They shall notify accordingly the Joint Committee set up under Article 51 of this Agreement.

#### *Article 28 Accounts and user fees*

1. The accounts of an infrastructure manager must be at least in balance when considered over a reasonable period of time between, on the one hand, the revenue accruing from these fees and from possible State contributions and, on the other, the infrastructure expenditure.

2. The infrastructure manager shall apply a railway infrastructure user fee, which he shall be responsible for managing, to be paid by the railway undertakings or international groupings using this infrastructure.

3. The infrastructure user fees shall be determined mainly on the basis of the type of service, the period of service, the state of the market and the nature and degree of wear and tear on the infrastructure.

4. Fees shall be payable to the infrastructure manager(s).

5. Each Contracting Party shall determine the procedures for fixing the fees, after consultations with the infrastructure manager. The fees charged for services of an equivalent nature in the same market shall apply without discrimination.

6. The infrastructure manager shall, in good time, notify the railway undertakings or international groupings which use his infrastructure in order to provide the services referred to in Article 24 of all major changes in the quality or capacity of the infrastructure concerned.

#### *Article 29 Appeals*

1. The Contracting Parties shall take the necessary measures to ensure that decisions on allocating infrastructure capacity or on collecting fees are subject to appeal before an independent body. This body shall give its judgement within two months of receiving all the necessary information.

2. The Contracting Parties shall take the necessary measures to ensure that the decisions taken in accordance with paragraph 1 and with Article 25(3) are subject to judicial review.

#### TITLE IV - CO-ORDINATED TRANSPORT POLICY

##### A. GENERAL PROVISIONS

###### *Article 30 Objectives*

1. The Contracting Parties have agreed to develop, as and where necessary, a co-ordinated transport policy covering passengers and goods. The aim of this policy is to combine transport systems efficiency with environmental protection so as to ensure sustainable mobility.

2. The Contracting Parties shall make every effort to create broadly comparable transport conditions, including tax arrangements, in their respective territories, particularly with a view to avoiding the diversion of traffic in the Alpine regions and to ensuring better traffic distribution in those areas.

###### *Article 31 Measures*

1. To this end, the Contracting Parties shall take measures designed to ensure healthy competition between and within the various modes of transport and to facilitate the use of more environmentally sound means of transporting passengers and goods.

2. In addition to the provisions set out in titles II and III, these measures shall include:

- developing trans-alpine railway infrastructures and making available railway transport services and combined transport services that are competitive in terms of price and quality;
- introducing appropriate road transport charging systems;
- supporting measures.

3. The measures taken by the Contracting Parties under this Agreement shall be implemented progressively and, as far as possible, in a co-ordinated manner.

###### *Article 32 Principles*

Subject to the provisions of Article 47, the measures set out in Article 31 shall comply with the following principles:

- no discrimination, whether direct or indirect, on the grounds of the nationality of the carrier, the place of registration of the vehicle, or the origin and/or destination of the transport operation;
- free choice of the mode of transport;
- no unilateral quantitative restrictions;
- territoriality;

- proportionality in the imposition of charges relating to transport costs, extending also to criteria relating to the type of vehicle;
- transparency;
- comparable conditions for using different transalpine routes;
- avoiding any distortion of traffic flows in the Alpine regions;
- reciprocity.

## B. RAIL AND COMBINED TRANSPORT

### *Article 33 Objectives*

1. The Contracting Parties agree on the objective of establishing a rail and combined transport capability that is adequate in terms of capacity and that is competitive, both economically and in terms of quality of service, with road transport for the Alpine region, while at the same time respecting the principles set out in Article 32 and ensuring not only the free play of market forces, notably by opening up access to the railway infrastructure as provided for in Title III, but also the independence of the railway undertakings.

2. To this end, the Contracting Parties shall:

- within the limits of their competence take the necessary infrastructure and operational measures, in Switzerland and on Community territory, to ensure the long-term viability, cohesion and integration of Swiss capability in a long-distance railway system;
- also undertake to develop the interconnection and interoperability of their rail and combined transport networks. They shall ensure the necessary cooperation for this purpose with the international organisations and institutions concerned and instruct the Joint Committee to monitor these aspects.

3. The Contracting Parties undertake that, while phasing in the road tax arrangements referred to in Article 40, they will also take steps to provide users with a rail and combined transport capability which, in terms of capacity, price and quality, is such as to ensure an equitable distribution of traffic over the various transalpine routes.

### *Article 34 Railway supply capacity*

1. The Contracting Parties confirm their respective commitments as set out in Articles 5 and 6 of the 1992 Agreement, whereby it is foreseen that Switzerland constructs a New Rail Link through the Alps (NRLA) and the Community is to increase the capacity of the north and south access routes to the NRLA. Furthermore, they are agreed that these new railway infrastructures will be constructed in accordance with loading gauge C of the IUR.

2. For the Community the infrastructure measures referred to in paragraph 1 form part of the measures taken under, and in accordance with, Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans European transport network, including the rail and combined transport axes across the Alps and, in particular, the access routes to the Swiss railway infrastructures and the combined transport installations.

3. Both Contracting Parties shall work together to enable their respective competent authorities to plan and implement, in a co-ordinated manner, the infrastructure, rail and combined transport measures necessary to meet the commitments referred to in paragraphs 1 and 2 and to harmonise the timetable of work depending on the capacity required. To this end, they shall pursue the aim of producing a return on investment and shall take all appropriate measures within the Joint Committee.

4. The Joint Committee may set up a subcommittee with responsibility for overseeing the co ordination of infrastructure projects in the Alpine region. The subcommittee shall consist of representatives of Switzerland, the Community and the Member States of the Community which are situated in the Alpine region.

#### *Article 35 Economic parameters*

1. The Contracting Parties shall do everything necessary to achieve the objective set out in Article 33. To this end, they shall take steps to ensure that the carriage of goods by rail and combined transport across Switzerland, including accompanied combined transport, remains competitive, in terms of price and quality of service, with road transport over the same routes, while at the same time honouring guarantees regarding the independence of the railway undertakings.

2. With a view to establishing a suitable rail and combined transport capability, the Contracting Parties may provide financial support for investment in railway infrastructure, fixed or mobile equipment needed for transshipment between terrestrial modes, transport equipment specifically adapted to combined transport and used for combined transport and, as far as their respective legislation permits, operating costs for combined transport services crossing Swiss territory, to the extent that these measures help to improve the level of quality and competitiveness in terms of prices of the rail and combined transport capability and do not create any disproportionate distortion of competition between operators. Responsibility for rail transport pricing shall continue to be exercised by the competent authorities or entities.

3. The Contracting Parties may also conclude public service contracts with the railway undertakings in order to guarantee adequate rail transport services, taking particular account of social and environmental factors.

4. Each of the Contracting Parties shall take steps, within the limits of its competence, to ensure that the effect on the market of any official aid granted by one of the Contracting Parties is not undermined by the behaviour of the other Contracting Party or an entity established on its own territory or on the territory of the other Contracting Party.

5. The Joint Committee shall monitor the application of this Article by the Contracting Parties.

#### *Article 36 Quality parameters*

1. The Contracting Parties agree to do everything necessary to achieve the objective set out in Article 33. To this end, they undertake to promote combined transport.



2. During the transitional phase referred to in Article 8, Switzerland also undertakes, in accordance with Title II of the 1992 Agreement, to establish an accompanied combined transport ("rolling highway") capability which is competitive in quality and price terms with road transport.

3. The Contracting Parties shall do everything necessary to promote combined transport. In particular, they shall take steps to ensure that the following provisions are applied:

- compliance with the regulations governing technical and social standards for road transport, notably as regards driving time and rest periods, speed limits and maximum weight and dimension standards;
- reduction of rail transport frontier controls and transfer of these controls to the point of embarkation or disembarkation in accordance with the Convention of 20 May 1987 between the Community and Switzerland and between the EFTA countries on a common transit procedure;
- facilitation of the organisation of the combined transport chain by simplifying the regulatory and administrative conditions governing each of the Contracting Parties;
- provision of incentives to combined transport operators and railway operators to improve the quality of their service.

A list of railway parameters is set out in Annex 9. These parameters shall be taken into consideration when invoking Article 46.

4. Within the scope of their powers, the Contracting Parties shall ensure that appropriate measures are taken to permit the swift creation of rail freight corridors. They shall keep each other regularly informed of any measures they propose to take in relation to these rail corridors.

5. The Joint Committee shall prepare a report every two years on the implementation of the measures referred to in this Article.

#### C. ROAD TRANSPORT CHARGING SYSTEMS

##### *Article 37 Objectives*

Within the scope of their powers and in accordance with their respective procedures and with the objectives of Title III of the 1992 Agreement, the Parties shall set themselves the objective of gradually introducing charging systems geared towards charging to road vehicles and other modes of transport the costs to which they give rise.

##### *Article 38 Principles*

1. The charging systems shall be based on the principles set out in Article 32, notably the principles of non-discrimination, proportionality and transparency.

2. Charges shall consist of taxes on vehicles, taxes on fuels and fees for the use of the road network.

3. In seeking to achieve the objectives referred to in Article 37, preference shall be given to measures which do not result in diverting traffic away from the technically, eco-

nomically and geographically most suitable route between the point of departure and the point of final destination of the transport operation.

4. The measures shall be applied in such a way as not to impede the free movement of goods or services between the Contracting Parties, notably as regards the administration and collection of tolls or road use charges, the absence of controls or systematic verification at the frontiers between the Contracting Parties and the absence of excessive formalities. In order to avoid difficulties in this respect, Switzerland shall endeavour to apply the Community rules in force in this area.

5. The provisions of this Chapter shall apply to vehicles having a maximum authorised weight (MAW), stated on their registration document, of 12 tonnes or more. However, this Agreement shall not prevent the adoption by either Contracting Party, on its territory, of measures designed to include vehicles which have an MAW of less than 12 tonnes.

6. The Contracting Parties shall not grant to firms, including transport undertakings, any direct or indirect State aid designed to make it easier for those firms to bear the burden of the transport charges levied under the charging systems provided for in this Agreement.

#### *Article 39 Interoperability of instruments*

The Contracting Parties shall hold consultations within the Joint Committee to achieve an appropriate level of interoperability of the electronic systems for collecting road use charges.

#### *Article 40 Swiss measures*

1. With a view to achieving the objectives set out Article 37 and in the light of the weight limit increases stipulated in Article 7(3), Switzerland shall introduce a non-discriminatory tax on vehicles, in two stages commencing on 1 January 2001 and 1 January 2005 respectively. In particular, the tax shall be based on the principles referred to in Article 38(1) and on the procedures set out in Annex 10.

2. The charges shall be differentiated according to three categories of emission standards (EURO). Under the taxation system applicable from 1 January 2005, the difference in charge from one category to another must be as large as possible but must not exceed 15 % of the weighted average of the charges referred to in paragraph 4.

3 a. Under the taxation system applicable from 1 January 2001, the maximum amounts in the case of a vehicle having an actual total laden weight of not more than 34 t and travelling a distance of 300 km across the Alps may not exceed CHF 205 for a vehicle not complying with the EURO standards, CHF 172 for a vehicle complying with the EURO I standard and CHF 145 for a vehicle complying with the EURO II standard.

b. By way of derogation from paragraph a, the Community shall, for the period 1 January 2001 to 31 December 2004, receive an annual quota for 220 000 single journeys by empty vehicles or vehicles carrying light products, provided the actual total laden weight of the vehicle does not exceed 28 tonnes, in transit across the Swiss Alps, against payment of a charge for use of the infrastructure. This charge shall be CHF 50 in the year 2001, CHF

60 in 2002, CHF 70 in 2003 and CHF 80 in 2004. Switzerland shall also receive a quota subject to the same conditions. These journeys shall be subject to the usual control procedure.

4. Under the taxation system applicable from 1 January 2005, the weighted average of the charges shall not exceed 325 CHF for vehicles having an actual total laden weight of not more than 40 t and travelling a distance of 300 km across the Alps. The charge for the most polluting category shall not exceed CHF 380.

5. A part of the charges referred to in paragraphs 3 and 4 may be made up of toll fees for the use of specialised alpine infrastructure. This part must not constitute more than 15 % of the charges referred to in paragraphs 3 and 4.

6. The weightings referred to in paragraph 4 shall be determined according to the number of vehicles per EURO standard category operating in Switzerland. The number of vehicles in each category shall be established on the basis of censuses which will be examined by the Joint Committee. The Joint Committee shall determine the weighting on the basis of examinations, the first of which shall take place before 1 July 2004, carried out every two years, in order to take account of trends in the structure of the vehicle fleet operating in Switzerland and changes in the EURO standards.

#### *Article 41 Community measures*

The Community shall continue to develop charging systems applicable on its territory, reflecting the costs arising from the use of the infrastructure. These systems shall be based on the "user-pays" principle.

#### *Article 42 Review of the level of charges*

1. On 1 January 2007, and at two-yearly intervals thereafter, the maximum levels of the charges fixed in Article 40(4) shall be adjusted in line with the rate of inflation in Switzerland during the previous two years. For this purpose, Switzerland shall send to the Joint Committee, by 30 September at the latest of the year preceding the adjustment, the necessary statistical data on which to base the adjustment under consideration. The Joint Committee shall meet, at the Community's request, within 30 days of receiving this communication, to hold consultations on the adjustment under consideration.

If, during the period between signature of this Agreement and 31 December 2004, the average annual rate of inflation in Switzerland exceeds 2%, the maximum levels of the charges fixed in Article 40(4) shall be adjusted to take account only of the inflation which exceeds the annual rate of 2%. The procedure laid down in the previous subparagraph shall apply.

2. With effect from 1 January 2007, the Joint Committee may, at the request of one of the Parties, review the maximum levels of the charges fixed in Article 40(4) with a view to adjusting them by joint agreement. This review shall be undertaken on the basis of the following criteria:

- the level and structure of taxes in the two Contracting Parties, notably with regard to comparable transalpine routes;

- the distribution of traffic between comparable transalpine routes;
- modal distribution trends in the Alpine region;
- the development of the trans-alpine railway infrastructure.

#### D. SUPPORTING MEASURES

##### *Article 43 Facilitation of frontier controls*

1. The Contracting Parties undertake to reduce and simplify the formalities associated with transport operations, particularly in the area of customs.
2. The Agreement between the European Economic Community and the Swiss Confederation on the simplification of inspections and formalities in respect of the carriage of goods of 21 November 1990, the Convention on a common transit procedure of 20 May 1987 and, in the case of rail transport, the agreement between railway companies on technical inspections for the assignment of goods wagons to international transport operations shall serve as the basis for the measures taken by the Contracting Parties in pursuance of paragraph 1.

##### *Article 44 Ecological standards for commercial vehicles*

1. With a view to ensuring better environmental protection and without prejudice to the obligations incumbent under Article 7, the Contracting Parties shall seek, in particular, to introduce ecological standards providing a high level of protection in order to reduce exhaust gas, particle and noise emissions from heavy goods vehicles.
2. The Contracting Parties shall hold regular consultations in the course of preparing these standards.
3. The EURO emission category for heavy goods vehicles (as defined in Community legislation), if not stated on the vehicle registration document, must be ascertained from the date on which the vehicle first entered into service, as stated on that document, or, where appropriate, from an additional special document issued by the competent authorities of the issuing State.

##### *Article 45 Traffic observatory*

1. A permanent observatory for the monitoring of road, rail and combined traffic in the Alpine region shall be set up as soon as this Agreement enters into force. It shall report annually on traffic trends to the Joint Committee set up under Article 51 of this Agreement. The Joint Committee may also ask the observatory to prepare a special report, particularly in cases where the provisions of Articles 46 and 47 of this Agreement are applied.
2. The work of the observatory shall be financed by the Contracting Parties, in a proportion to be decided by the Joint Committee.
3. The Contracting Parties shall determine the administrative procedures governing the operation of the observatory by means of a decision of the Joint Committee to be taken at its first meeting.

E. CORRECTIVE MEASURES

*Article 46 Unilateral safeguard measures*

1. If, after 1 January 2005, despite competitive rail prices and the correct application of the measures provided for in Article 36 regarding quality parameters, there are difficulties with Swiss trans-alpine road traffic flows and if, over a ten-week period, the average rate of utilisation of the rail capacity in Switzerland (accompanied and unaccompanied combined transport) is less than 66%, Switzerland may, by way of derogation from the provisions of Article 40(4) and (5), increase the charges provided for in Article 40(4) by no more than 12,5%. All the revenue from this increase shall be used to help make rail and combined transport more competitive vis-à-vis road transport.

2. Where the same circumstances as those set out in paragraph 1 occur on its territory, the Community may, subject to comparable conditions, take similar corrective measures.

3 a. The above measure shall be limited in scope and duration to whatever is strictly necessary to remedy the situation. The duration of the measure may not exceed six months but may be extended for one further period of six months. Further extensions may be agreed by the Joint Committee.

b. Where one of the Contracting Parties has, on a previous occasion, applied the measures referred to in paragraphs 1 or 2, further recourse to such measures by that Contracting Party shall be subject to the following conditions:

- where the duration of the previous measures did not exceed six months, further measures may be taken only after a period of twelve months from the date of cessation of the previous measures;

- where the duration of the previous measures exceeded six months, further measures may be taken only after a period of eighteen months from the date of cessation of the previous measures;

- under no circumstances may safeguard measures be introduced more than twice within five years of the date on which such measures were first introduced.

The Joint Committee may decide, by common agreement, to derogate from these conditions in specific cases.

4. Before taking the measures provided for in the foregoing paragraphs, the Contracting Party concerned shall inform the Joint Committee of its intention. The Joint Committee shall meet to examine the matter. Save where the Joint Committee decides otherwise, the Contracting Party concerned may take the measure in question after a period of 30 days from the date of notification of the measure to the Joint Committee.

*Article 47 Consensual safeguard measures*

1. In the event of serious disturbance of trans-alpine traffic flows, prejudicing the attainment of the objectives set out in Article 30 of this Agreement, the Joint Committee shall meet, at the request of one of the Contracting Parties, in order to decide on appropriate measures to deal with the situation. The requesting Contracting Party shall immediately inform

the traffic observatory, which shall report within 14 days on the situation and on any measures to be taken.

2. The Joint Committee shall meet within 15 days of the request being submitted. It shall examine the situation, taking due account of the traffic observatory's report. Within 60 days of its first meeting on the matter, the Joint Committee shall decide on the measures to be taken. This period may be extended by common agreement.

3. These safeguard measures shall be limited, in scope and duration, to whatever is strictly necessary to remedy the situation. Priority must be given to options which interfere as little as possible with the operation of the Agreement.

#### *Article 48 Crisis measures*

If trans-alpine traffic flows are seriously disrupted for reasons of force majeure, such as in the event of a natural disaster, the Contracting Parties shall, each on its own territory, take all possible concerted action to restore and maintain the flow of the traffic. Priority shall be given to sensitive cargoes such as perishable goods.

### TITLE V GENERAL AND FINAL PROVISIONS

#### *Article 49 Implementation of the Agreement*

1. The Contracting Parties shall take all appropriate measures, both general and particular, to ensure the fulfilment of obligations under this Agreement.

2. They shall refrain from taking any measure likely to jeopardise the achievement of the objectives of this Agreement.

3. The provisions of this Agreement relating to maximum authorised weight limits for articulated vehicles and road trains and to transport charging systems shall be implemented under a two-stage procedure, from 1 January 2001 to 31 December 2004 and from 1 January 2005.

#### *Article 50 Rectification measures*

If one Contracting Party finds that the other Contracting Party has failed to comply with the obligations laid down in this Agreement or has failed to implement a decision of the Joint Committee, the injured Contracting Party may, after consultations within the Joint Committee, take appropriate measures to maintain the balance of this Agreement. The Contracting Parties shall provide the Joint Committee with all the necessary information to enable it to carry out an in-depth examination of the situation.

#### *Article 51 Joint Committee*

1. A Joint Committee known as the "Community/Switzerland Inland Transport Committee" is hereby established; it shall be made up of representatives of the Contracting Parties and be responsible for the management and proper application of this Agreement. To

this end, it shall draw up recommendations. It shall take decisions on matters provided for under the Agreement; these decisions shall be carried out by the Contracting Parties in accordance with their own rules.

The Joint Committee shall reach its decisions by common agreement.

2. In particular, the Joint Committee shall be responsible for the monitoring and application of the provisions of this Agreement and, in particular, Articles 27(6), 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 and 54. It shall implement the adaptation and revision clauses referred to in Articles 52 and 55.

3. In order to ensure the satisfactory implementation of this Agreement, the Contracting Parties shall exchange information on a regular basis and, at the request of one of them, shall hold consultations within the Joint Committee. The Contracting Parties shall exchange information provided by the authorities responsible for applying this Agreement and, in particular, for issuing authorisations and carrying out inspections. These authorities shall engage in a direct exchange of correspondence.

4. The Joint Committee shall adopt, by a decision, its rules of procedure which shall include, among other provisions, the procedures for convening meetings, appointing the Chairman and laying down the latter's terms of reference.

5. The Joint Committee shall meet as and when necessary, and at least once a year. Either Contracting Party may request the convening of a meeting.

6. The Joint Committee may decide to set up such working parties or groups of experts as it sees fit to assist it in the accomplishment of its tasks.

7. This Committee shall also perform the duties previously performed by the Joint Committee known as the 'Community/Switzerland Inland Transport Committee' set up under Article 18 of the 1992 Agreement.

#### *Article 52 Development of laws*

1. Subject to compliance with the principle of non-discrimination and with the provisions of this Agreement, this Agreement shall not prejudice the right of either Contracting Party to amend unilaterally its domestic legislation in the areas covered by this Agreement.

2. As soon as one of the Contracting Parties draws up new legislation in an area covered by this Agreement, it shall formally request the opinion of experts of the other Contracting Party.

During the period preceding the formal adoption of this new legislation, the Contracting Parties shall keep each other informed and shall hold consultations as and when necessary. At the request of one of the Contracting Parties, a preliminary exchange of views shall take place within the Joint Committee, in particular as regards the impact such an amendment would have on the operation of the Agreement.

3. At the time of adoption of the amended legislation, and at the latest eight days after its publication in the Official Journal of the European Communities or in the Official compilation of Federal Laws and Decrees, the Contracting Party concerned shall notify the other Contracting Party of the text of these new provisions. At the request of one of the Contracting Parties, an exchange of views shall take place within the Joint Committee re-

garding the impact of the amendment on the operation of this Agreement no later than two months after the date of submission of the request.

4. The Joint Committee shall:

- either adopt a decision revising Annexes 1, 3, 4 and 7 or, if necessary, propose that the provisions of this Agreement be revised, so as to incorporate therein, as and where necessary and on a basis of reciprocity, the amendments to the legislation concerned;
- or adopt a decision whereby the amendments to the legislation concerned are deemed to conform to this Agreement;
- or decide on any other measure aimed at safeguarding the proper functioning of this Agreement.

5. The Joint Committee shall decide on the procedures for adapting this Agreement to the relevant provisions of future agreements between the Community or Switzerland, on the one hand, and third countries, on the other, as referred to in Articles 13 and 19.

6. With a view to attaining the objectives set out in this Agreement, the Contracting Parties shall, in accordance with the timetable laid down in Article 49, take all necessary measures to ensure that the rights and obligations equivalent to those contained in the legal instruments of the Community, as listed in Annex 1, are actively applied in the course of their relations.

#### *Article 53 Confidentiality*

The representatives, experts and other agents of the Contracting Parties shall be required, even after termination of their appointments, not to divulge information obtained in the context of this Agreement and which, by its very nature, is covered by the obligation of professional secrecy.

#### *Article 54 Settlement of disputes*

Each Contracting Party may bring a matter under dispute which concerns the interpretation or application of this Agreement to the Joint Committee, which shall endeavour to settle the dispute. The Joint Committee shall be provided with all relevant information for an in depth examination of the situation with a view to finding an acceptable solution. To that end, the Joint Committee shall be required to examine all possibilities for maintaining the good functioning of this Agreement.

#### *Article 55 Revision of the Agreement*

1. If one of the Contracting Parties wishes to have the provisions of this Agreement revised, it shall notify the Joint Committee accordingly. Subject to paragraphs 2 and 3, the amended version of this Agreement shall enter into force on completion of the respective internal procedures.

2. Annexes 1, 3, 4 and 7 may be amended by a decision of the Joint Committee in accordance with Article 51(1) so as to take account of developments in Community legislation in this area.



3. Annexes 5, 6, 8 and 9 may be amended by a decision of the Joint Committee in accordance with Article 51(1).

*Article 56 Annexes*

Annexes 1 - 10 shall form an integral part of this Agreement.

*Article 57 Territorial scope*

This Agreement shall apply, on the one hand, to the territories in which the Treaty establishing the European Community is applied and under the conditions laid down in this Treaty and, on the other, to the territory of Switzerland.

*Article 58 Final clauses*

1. This Agreement shall be ratified or approved by the Contracting Parties in accordance with their own procedures. It shall enter into force on the first day of the second month following the final notification of the deposit of the instruments of ratification or approval of all the following seven agreements:

- agreement on the carriage of goods and passengers by rail and road
- agreement on the free movement of persons
- agreement on air transport
- agreement on trade in agricultural products
- agreement on mutual recognition in relation to conformity assessment
- agreement on certain aspects of government procurement.
- agreement on scientific and technological co-operation

2. This Agreement shall be concluded for an initial period of seven years. It shall be renewed indefinitely unless the Community or Switzerland notifies the other Contracting Party to the contrary before the initial period expires. Where such notification is given, paragraph 4 shall apply.

3. The Community or Switzerland may terminate this Agreement by notifying its decision to the other Contracting Party. Where such notification is given, paragraph 4 shall apply.

4. The seven agreements referred to in paragraph 1 shall cease to be applicable six months after receipt of the notification of non-renewal, as referred to in paragraph 2, or of termination, as referred to in paragraph 3.

Done at Luxembourg on the twenty-first day of June in the year one thousand nine hundred and ninety-nine, and drawn up in duplicate in the Danish, Dutch, English, Finnish, French, German, Greek, Italian, Portuguese, Spanish and Swedish languages, each text being equally authentic.

*[For signatures, see p. 424 of this volume.]*

LIST OF ANNEXES

Annex 1 - Articles 5(2), 6, 7(1), 24(1), 25(5) and 27(2):  
applicable provisions

Annex 2 - Article 8(5):  
rules for applying the charges provided for in Article 8

Annex 3 - Article 9(1):  
model authorisation for the international carriage of goods by road

Annex 4 - Article 9(3):  
list of types of carriage to be exempted from any authorisation

Annex 5 - Articles 12 and 13:  
list of existing rights under the bilateral agreements in force

Annex 6 - Article 15(2):  
exemptions from the weight limit and the ban on night and Sunday driving

Annex 7 - Articles 17, 18 and 21:  
international carriage of passengers, and authorisation procedures

Annex 8 - Articles 19 and 20:  
list of existing rights under the bilateral agreements in force

Annex 9 - Article 36:  
quality parameters for rail and combined transport services

Annex 10 - Article 40(1):  
rules for applying the charges provided for in Article 40

ANNEX 1<sup>1</sup>

APPLICABLE PROVISIONS

In accordance with Article 52(6) of this Agreement, Switzerland shall apply legal provisions equivalent to the following:

Relevant provisions of Community Law

ANNEX 2

RULES FOR APPLYING THE CHARGES PROVIDED FOR IN ARTICLE 8

1. The Swiss charge for vehicles having an actual total laden weight of more than 28 t using the authorisation referred to in Article 8(2) shall not exceed:

- CHF 180 for a journey transiting Switzerland;
- CHF 70 for a bilateral return journey to or from Switzerland.

2. The maximum Swiss charge for vehicles using the authorisation referred to in Article 8(3) and having an actual total laden weight of more than 34 t but not more than 40 t and travelling a distance of 300 km across the Alps shall be CHF 252 for a vehicle not complying with the EURO standards, CHF 211 for a vehicle complying with the EURO I standard and CHF 178 for a vehicle complying with the EURO II standard. The charge shall be applied in accordance with the provisions of Article 40.

3. The maximum Swiss charge for vehicles using the authorisation referred to in Article 8(4), having an actual total laden weight of more than 34 t but not more than 40 t and travelling a distance of 300 km across the Alps shall be CHF 300 for a vehicle not complying with the EURO standards, CHF 240 for a vehicle complying with the EURO I standard and CHF 210 for a vehicle complying with the EURO II standard. The charge shall be applied in accordance with the provisions of Article 40.

ANNEX 3<sup>1</sup>

EUROPEAN COMMUNITY

(a) *(Blue card - DIN A4)*

---

1. Not published herein.

#### ANNEX 4

Types of carriage exempt from any system of licences and from any authorisation

1. Carriage of mail as a public service.
  2. Carriage of vehicles which have suffered damage or breakdown.
  3. Carriage of goods in motor vehicles the permissible laden weight of which, including that of trailers, does not exceed six tonnes or the permissible payload of which, including that of trailers, does not exceed 3,5 tonnes.
  4. Carriage of goods in motor vehicles provided the following conditions are fulfilled:
    - (a) the goods carried must be the property of the undertaking or must have been sold, bought, let out on hire or hired, produced, extracted, processed or repaired by the undertaking;
    - (b) the purpose of the journey must be to carry the goods to or from the undertaking or to move them, either inside the undertaking or outside for its own requirements;
    - (c) motor vehicles used for such carriage must be driven by employees of the undertaking;
    - (d) the vehicles carrying the goods must be owned by the undertaking or have been bought by it on deferred terms or hired provided that in the latter case they meet the conditions of Council Directive 84/647/EEC of 19 December 1984 on the use of vehicles hired without drivers for the carriage of goods by road.
- This provision shall not apply to the use of a replacement vehicle during a short breakdown of the vehicle normally used;
- (e) carriage must be no more than ancillary to the overall activities of the undertaking.
  5. Carriage of medicinal products, appliances, equipment and other articles required for medical care in emergency relief, in particular for natural disasters.

#### ANNEX 5<sup>1</sup>

List of the provisions contained in the bilateral road transport agreements concluded by Switzerland with the different Member States of the Community relating to the carriage of goods in triangular traffic

#### ANNEX 6

#### EXEMPTIONS FROM THE WEIGHT LIMIT AND FROM THE BAN ON NIGHT AND SUNDAY DRIVING

1. Exemption from the weight limit during the period ending on 31.12.2004

For journeys originating abroad and ending in the Swiss frontier area<sup>1</sup> (and vice versa), exceptions are permitted without charge for any goods up to a total 40 tonnes and for 40-

---

1. Not published herein.

foot ISO containers in combined transport up to a total of 44 tonnes. For reasons of road design, certain customs posts apply lower limits.

II. Other exemptions from the weight limit

For journeys originating abroad and ending beyond the Swiss frontier area (and vice versa), and for transit through Switzerland, an actual total laden weight greater than the maximum weight permitted in Switzerland may also be authorised for types of carriage not referred to in Article 8:

(a) for the carriage of goods which are indivisible, in cases in which the stipulations cannot be obeyed despite the use of a suitable vehicle;

(b) for transfers or for the use of special vehicles, notably working vehicles which, owing to the purpose for which they are used, are not compatible with the provisions regarding weight;

(c) for the transport in an emergency of damaged or broken-down vehicles;

(d) for the transport of supplies for aircraft catering;

(e) haulage by road during the initial and final stages of combined transport, usually within a 30 km radius of the terminal.

III. Exemption from the ban on night and Sunday driving

The following exemptions from the ban on night and Sunday driving are planned:

(a) Without special permission

- journeys made to provide emergency assistance in case of disasters,
- journeys made to provide emergency assistance in the event of accidents, notably public transport and air traffic accidents.

(b) With special permission

For the carriage of goods which, because of their nature, justify night-time haulage and, for genuine reasons, haulage on Sundays:

- perishable agricultural products (such as berries, fruit and vegetables, plants (including cut flowers) or freshly squeezed fruit juices), throughout the year,
- pigs and chickens for slaughter,
- fresh milk and perishable milk products,
- circus equipment, musical instruments belonging to an orchestra, theatre props, etc.,
- daily newspapers including an editorial component, and postal consignments transported under a legal service requirement.

To ease approval procedures, authorisations valid for up to twelve months for any number of journeys may be issued, provided all the journeys are of the same nature.

ANNEX 7

INTERNATIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS BY COACH AND BUS

*Article 1. Definitions*

For the purposes of this Agreement, the following definitions shall apply:

1. Regular services

1.1. Regular services are services which provide for the carriage of passengers at specified intervals along specified routes, passengers being taken up and set down at pre-determined stopping points. Regular services shall be open to all, subject, where appropriate, to compulsory reservation.

An adaptation of the conditions of the carriage of such a service does not affect its character as a regular service.

1.2. Services, by whomsoever organised, which provide for the carriage of specified categories of passengers to the exclusion of other passengers, insofar as such services are operated under the conditions specified in 1.1, shall be deemed to be regular services. Such services are hereinafter called 'special regular services'.

Special regular services shall include:

- (a) the carriage of workers between home and work,
- (b) carriage to and from the educational institution for school pupils and students,
- (c) the carriage of soldiers and their families between their state of origin and the area of their barracks.

The fact that a special service may be varied according to the needs of users shall not affect its classification as a regular service.

1.3. The organisation of parallel or temporary services, serving the same public as existing regular services, the non-serving of certain stops and the serving of additional stops on existing regular services shall be governed by the same rules as existing regular services.

2. Occasional services

2.1. Occasional services are services which do not meet the definition of regular services, including special regular services, and which are characterised above all by the fact that they carry groups of passengers assembled at the initiative of the customer or of the carrier himself.

The organisation of parallel or temporary services comparable to existing regular services and serving the same public as the latter shall be subject to authorisation in accordance with the procedure laid down in Section I.

2.2. The services referred to in point 2 shall not cease to be occasional services solely because they are provided at certain intervals.

2.3. Occasional services may be provided by a group of carriers acting on behalf of the same contractor.

The names of such carriers and, where appropriate, the connection points en route shall be communicated to the competent authorities of the European Community Member States concerned and of Switzerland, in accordance with the procedures to be determined by the Joint Committee.

### 3. Own-account transport operations

Own-account transport operations are those carried out for non-profit-making and non-commercial purposes by a natural or legal person, provided that:

- the transport activity is only an ancillary activity for that natural or legal person,
- the vehicles used are the property of that natural or legal person, or have been obtained on deferred terms by them or have been the subject of a long-term leasing contract and are driven by that natural or legal person or by a member of their staff.

## SECTION 1. REGULAR SERVICES SUBJECT TO AUTHORISATION

### *Article 2. Nature of the authorisation*

1. Authorisations shall be issued in the name of the transport undertaking; they may not be transferred by the latter to third parties. However, the carrier who has received the authorisation may, with the consent of the authority referred to in Article 3(1) of this Annex, operate the service through a sub-contractor. In this case, the name of the latter undertaking and its role as sub-contractor shall be indicated in the authorisation. The sub-contractor must fulfil the conditions laid down in Article 17 of the Agreement.

In the case of undertakings associated for the purpose of operating a regular service, the authorisation shall be issued in the names of all the undertakings. It shall be given to the undertaking that manages the operation and copies shall be given to the others. The authorisation shall state the names of all the operators.

2. The period of validity of an authorisation shall not exceed five years.

3. Authorisations shall specify the following:

- (a) the type of service;
- (b) the route of the service, in particular the place of departure and the place of destination;
- (c) the period of validity of the authorisation;
- (d) the stops and the timetable.

4. Authorisations shall conform to the model set out in Regulation 2121/98.1

5. Authorisations shall entitle their holder(s) to operate regular services in the territories of the Contracting Parties.

6. The operator of a regular service may use additional vehicles to deal with temporary and exceptional situations.

In this event, the carrier must ensure that the following documents are on board the vehicle:

- a copy of the regular service authorisation,

- a copy of the contract between the operator of the regular service and the firm supplying the additional vehicles, or an equivalent document,
- a certified copy of the Community licence in the case of Community carriers, or of a similar Swiss licence in the case of Swiss carriers, issued to the operator of the regular service.

*Article 3. Submission of applications for authorisation*

1. Community operators applying for authorisation shall submit their applications in accordance with the provisions of Article 6 of Regulation (EEC) No. 684/92, as amended by Regulation (EC) No. 11/98, and Swiss operators applying for authorisation shall submit their applications in accordance with chapter 5 of the Order of 25 November 1998 on concessions for the carriage of passengers (OCTV).<sup>1</sup> In the case of services exempt from authorisation in Switzerland but subject to authorisation in the Community, Swiss operators applying for authorisation shall submit their applications to the competent Swiss authorities if the place of departure of such services is in Switzerland.

2. Applications shall conform to the model set out in Regulation (EC) No. 2121/98.

3. Persons applying for authorisation shall provide any additional information they consider relevant or which is requested by the issuing authority. In particular, applicants should provide a driving schedule which makes it possible to check whether the service complies with legislation on driving and rest periods. Community carriers should also submit a copy of the Community licence for the international carriage of passengers by road for hire or reward, and Swiss carriers a copy of a similar Swiss licence, issued to the operator of the regular service.

*Article 4. Authorising procedure*

1. Authorisations shall be issued in agreement with the competent authorities of the Contracting Parties on whose territories passengers are picked up or set down. The issuing authority shall send its assessment to such authorities - as well as to the competent authorities of Member States of the Community whose territories are crossed without passengers being picked up or set down - together with a copy of the application and copies of any other relevant documentation.

2. The competent authorities of Switzerland and of the European Community Member States whose agreement has been requested shall notify the issuing authority of their decision within two months. This time limit shall be calculated from the date of receipt of the request for an opinion which is shown in the acknowledgement of receipt. If, within this period, the issuing authority has received no reply, the authorities consulted shall be deemed to have given their agreement, and the issuing authority shall issue the authorisation.

3. Subject to paragraphs 7 and 8, the issuing authority shall take a decision within four months of the date on which the carrier submits the application.

4. Authorisation shall be granted unless:



(a) the applicant is unable to provide the service which is the subject of the application with equipment directly available to him;

(b) in the past, the applicant has failed to comply with national or international legislation on road transport, and in particular the conditions and requirements relating to authorisations for international road passenger services, or has committed serious breaches of legislation in regard to road safety, in particular the rules applicable to vehicles and driving and rest periods for drivers;

(c) in the case of an application for renewal of an authorisation, the authorisation conditions have not been met;

(d) it is shown that the service being applied for would directly compromise the existence of regular services already authorised, except in cases where the regular services in question are provided by a single carrier or group of carriers only;

(e) it appears that the applicant intends to operate only the most profitable of the existing services on the routes concerned;

(f) the competent authority of a Contracting Party decides, on the basis of a detailed analysis, that the said service would seriously affect the viability of a comparable rail service on the direct sections concerned. All decisions taken under this provision, and the reasons for those decisions, shall be notified to the carriers concerned.

From 1 January 2000, where an existing international coach or bus service is seriously affecting the viability of a comparable rail service on the direct sections concerned, the competent authority of a Contracting Party may, with the agreement of the Joint Committee, suspend or withdraw the authorisation to operate the international coach or bus service after giving the carrier six months' notice.

The fact that a carrier offers lower prices than are offered by other road carriers, or that the route in question is already being operated by other road carriers, may not in itself constitute justification for refusing the application.

5. The issuing authority may refuse applications only for reasons compatible with this Agreement.

6. If the procedure for reaching the agreement referred to in paragraph 1 does not result in an agreement being reached, the matter may be referred to the Joint Committee.

7. The Joint Committee shall, as swiftly as possible, take a decision which shall take effect within 30 days of its being notified to Switzerland and the European Community Member States concerned.

8. Once the procedure laid down in this Article has been completed, the issuing authority shall inform all the authorities referred to in paragraph 1 and shall, where appropriate, send them a copy of the authorisation.

#### *Article 5. Issuing and renewing authorisations*

1. Once the procedure laid down in Article 4 has been completed, the issuing authority shall either grant the authorisation or shall formally refuse the application.

2. A decision refusing an application must state the reasons for that refusal. The Contracting Parties shall ensure that carriers have the opportunity to invoke their rights if their application is refused.

3. Article 4 of this Annex shall apply, *mutatis mutandis*, to applications for the renewal of authorisations or for alteration of the conditions under which the services subject to authorisation must be operated.

In the event of a minor alteration to the operating conditions, in particular the adjustment of fares or timetables, the issuing authority need only supply the information in question to the competent authorities of the other Contracting Party.

#### *Article 6. Lapse of an authorisation*

The procedure to be followed in respect of the lapse of an authorisation shall be as laid down in Article 9 of Regulation (EEC) No. 684/92 and in Article 44 of the OCTV.

#### *Article 7. Obligations of carriers*

1. Save in the event of force majeure, the operator of a regular service shall, until the authorisation expires, take all measures to guarantee a transport service that meets the required standards of continuity, regularity and capacity and complies with the other conditions laid down by the competent authority in accordance with Article 2(3) of this Annex.

2. The carrier shall publish the route of the service, the stops, the timetable, the fares and the conditions of carriage - insofar as these are not laid down by law - in such a way as to ensure that this information is readily available to all users.

3. It shall be possible for Switzerland and the European Community Member States concerned, by common agreement and in agreement with the holder of the authorisation, to make changes to the operating conditions governing a regular service.

## SECTION II. OCCASIONAL SERVICES AND OTHER SERVICES EXEMPT FROM AUTHORISATION

#### *Article 8. Control document*

1. The services referred to in Article 18(1) of the Agreement shall be carried out under cover of a control document (journey form).

2. A carrier operating occasional services must fill out a journey form before each journey.

3. The books of journey forms shall be supplied by the competent authorities of Switzerland or the European Community Member State where the carrier is established or by bodies appointed by those authorities.

4. The model for the control document and the way in which it is to be used shall be as laid down in Regulation No 2121/98.

*Article 9. Certificate*

The certificate referred to in Article 18(6) of the Agreement shall be issued by the competent authority of Switzerland or the European Community Member State where the vehicle is registered.

It shall conform to the model set out in Regulation (EC) No 2121/98.

SECTION III. CONTROLS AND PENALTIES

*Article 10. Transport tickets*

1. Passengers using a regular service, excluding special regular services, shall throughout their journey possess transport tickets, either individual or collective, which indicate:

- the places of departure and destination and, where appropriate, the return journey;
- the period of validity of the ticket;
- the fare.

2. The transport ticket provided for in paragraph 1 shall be presented at the request of any authorised inspecting officer.

*Article 11. Inspections on the road and in undertakings*

1. In the case of carriage for hire or reward, the following documents must be carried on board the vehicle and must be presented at the request of any authorised inspecting officer: a certified true copy of the Community licence for Community carriers or of the similar Swiss licence for Swiss carriers and, depending on the type of service, either the authorisation (or a certified copy thereof) or the journey form.

In the case of own-account transport operations, the certificate (or a certified copy thereof) must be carried on board the vehicle and must be presented at the request of any authorised inspecting officer

In the case of the services covered by Article 18(2) of the Agreement, the contract or a certified true copy of it shall serve as a control document.

2. Carriers operating coaches and buses in international passenger transport shall allow all inspections intended to ensure that operations are being conducted correctly, in particular as regards driving and rest periods.

*Article 12. Mutual assistance*

1. The competent authorities of the Contracting Parties shall, on request, provide each other with any relevant information in their possession concerning:

- breaches of this Agreement, and of other rules governing the international carriage of passengers by coach or bus, committed in their territory by a carrier from another Contracting Party, and the penalties imposed;

- the penalties imposed on their own carriers for breaches committed on the other Contracting Party's territory.

2. The competent authorities of the Contracting Party in which the carrier is established shall withdraw the Community licence or the similar Swiss licence if the holder:

- no longer meets the conditions laid down in Article 17(1) of the Agreement;
- has provided inaccurate information on the data needed for issuing the Community licence or similar Swiss licence.

3. The issuing authority shall withdraw an authorisation if the holder no longer meets the conditions for issuing that authorisation under this Agreement, in particular if the competent authorities of the Contracting Party in which the carrier is established request such withdrawal. The issuing authority shall immediately inform the competent authorities of the other Contracting Party.

4. If a carrier commits a serious breach or repeatedly commits minor breaches of transport regulations and road safety rules, in particular the rules applicable to vehicles, driving and rest periods for drivers and the unauthorised operation of the parallel or temporary services referred to in Article 1(2.1), the competent authorities of the Contracting Party in which that carrier is established may, in particular, withdraw his Community licence or similar Swiss licence, or may temporarily and/or partially withdraw the certified copies of his Community licence or similar Swiss licence.

These penalties shall be determined according to the seriousness of the offence committed by the holder of the Community licence or similar Swiss licence, and according to the total number of certified copies he possesses in connection with his international transport operations.

#### ANNEX 8<sup>1</sup>

LIST OF THE PROVISIONS CONTAINED IN THE BILATERAL ROAD TRANSPORT AGREEMENTS CONCLUDED BY SWITZERLAND WITH THE DIFFERENT MEMBER STATES OF THE COMMUNITY RELATING TO THE GRANTING OF AUTHORISATIONS FOR THE CARRIAGE OF PASSENGERS IN TRIANGULAR TRAFFIC

---

1. Not published herein.

ANNEX 9

THE QUALITY OF RAIL AND COMBINED TRANSPORT SERVICES

Should Switzerland wish to take the safeguard measures referred to in Article 46 of the Agreement, the following conditions shall apply:

1. The average price of rail or combined transport through Switzerland must not be greater than the cost for a vehicle of 40 t maximum authorised weight travelling a distance of 300 km across the Alps. In particular, the average price charged for accompanied combined transport ("truck on train") must not exceed the costs of road transport (road charges and variable costs).

2. Switzerland has taken steps to increase the competitiveness of combined transport and the carriage of goods by rail through its territory.

3. The parameters used in evaluating the competitiveness of combined transport and the carriage of goods by rail shall include at least the following:

- the extent to which timetables and speed meet the needs of the users;
- the degree to which the providers of the service guarantee and accept responsibility for its quality;
- the extent to which the Swiss operators meet their quality-of-service commitments or, if they fail to do so, the extent to which customers are compensated;
- booking conditions.

ANNEX 10

RULES FOR APPLYING THE CHARGES PROVIDED FOR IN ARTICLE 40

Subject to the provisions of Article 40(3b) and (5), the charges provided for in Article 40 shall be applied as follows:

(a) in the case of transport operations in Switzerland, the charges shall be increased or decreased in proportion to the extent to which the actual distance travelled in Switzerland is greater than or less than 300 km;

(b) the charges shall be proportional to the vehicle's weight category.

FINAL ACT

The Plenipotentiaries  
of the European Community  
and  
of the Swiss Confederation,

meeting on the twenty-first day of June in the year one thousand nine hundred and ninety nine in Luxembourg for the signature of the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on the carriage of goods and passengers by rail and road have adopted the Joint Declarations mentioned below and attached to this Final Act:

Joint Declaration on Article 38(6),

Joint Declaration on further negotiations,

They also took note of the following declarations annexed to this Final Act:

Declaration on Swiss attendance of committees,

Declaration by Switzerland on the use of tariff quotas (40t),

Declaration by the European Community on the use of tariff quotas (40t),

Declaration by Switzerland on Article 40(4),

Declaration by Switzerland on the facilitation of customs procedures (Article 43(1)),

Done at Luxembourg on the twenty-first day of June in the year one thousand nine hundred and ninety-nine.

*[For signatures, see p. 437 of this volume.]*

#### JOINT DECLARATION ON ARTICLE 38(6)

The Contracting Parties declare that the provisions of Article 38(6) shall be without prejudice to the application, under the Swiss Federal system, of instruments falling within the Federal financial equalisation system.

#### JOINT DECLARATION ON FURTHER NEGOTIATIONS

The European Community and the Swiss Confederation declare their intention of undertaking negotiations to conclude agreements in areas of common interest such as the updating of Protocol 2 to the 1972 Free Trade Agreement and Swiss participation in certain Community training, youth, media, statistical and environmental programmes. Preparatory work for these negotiations should proceed rapidly once the current bilateral negotiations have been concluded.

#### DECLARATION ON SWISS ATTENDANCE OF COMMITTEES

The Council agrees that Switzerland's representatives may, in so far as the items concern them, attend meetings of the following committees and expert working parties as observers:

- Committees of research programmes, including the Scientific and Technical Research Committee (CREST)
- Administrative Commission on Social Security for Migrant Workers
- Coordinating Group on the mutual recognition of higher-education diplomas
- Advisory committees on air routes and the application of competition rules in the field of air transport.

Switzerland's representatives shall not be present when these committees vote.

In the case of other committees dealing with areas covered by these agreements in which Switzerland has adopted either the *acquis communautaire* or equivalent measures, the Commission will consult Swiss experts by the method specified in Article 100 of the EEA Agreement.

#### DECLARATION BY SWITZERLAND ON THE USE OF TARIFF QUOTAS (40 T)

Switzerland declares that not more than 50% of the quotas provided for in Article 8 of the Agreement for Swiss vehicles of which the actual total laden weight does not exceed 40t will be used for import, export and transit carriage.

#### DECLARATION BY THE EUROPEAN COMMUNITY ON THE USE OF TARIFF QUOTAS (40 T)

The Community declares that, according to its current estimates, it expects that approximately 50% of its quotas under Article 8 will be used for bilateral transport operations.

DECLARATION BY SWITZERLAND ON ARTICLE 40 (4)

Switzerland declares, in relation to the application of the charges referred to in paragraph 4 of Article 40 of the Agreement, that it will fix the actual charges applicable until the opening of the first base tunnel, or 1 January 2008, whichever is the earlier, at a level below the maximum amount permitted by that provision. Switzerland intends, on the basis of this current planning, to fix the level in 2005, 2006 and 2007 at 292.50 CHF on average and 350 CHF as a maximum.

DECLARATION BY SWITZERLAND ON THE FACILITATION OF CUSTOMS PROCEDURES (ARTICLE 43 (1))

So as to facilitate customs clearance at road border crossings between the Union and Switzerland, Switzerland agreed to the following measures, which will be agreed on a priority basis, during the course of 1999, in the Joint Committee established under the 1992 Agreement:

- to ensure, in co-operation with the customs offices of its neighbours, that the business hours of the offices at the major border crossings are long enough so as to permit HGVs to begin their journey through Switzerland as soon as the night time ban ends or to continue their journey until the ban starts. If necessary, an extra charge reflecting the additional costs can be levied for this purpose. This charge, however, should not exceed 8SFr;
- to achieve, by 1 January 2000, and to maintain thereafter, in co-operation with the customs authorities of its neighbouring countries, a customs clearance time for HGVs of 30 minutes for each border crossing between Switzerland and the Union (measured from entry to the first customs office to clearance of the second).



[ FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS ]

## ACCORD ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LA CONFÉDÉRATION SUISSE SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS PAR RAIL ET PAR ROUTE

La Confédération suisse, ci-après dénommée "la Suisse",  
la Communauté européenne, ci-après dénommée "la Communauté",  
toutes deux ci-après dénommées "les parties contractantes",

Conscientes de l'intérêt mutuel des parties contractantes de promouvoir la coopération et les échanges, notamment en s'accordant réciproquement l'accès à leur marché des transports, comme cela est prévu dans l'article 13 de l'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises par route et par rail du 2 mai 1992, ci-après dénommé l'accord de 1992,

Désireuses de développer une politique coordonnée des transports visant à encourager l'utilisation de moyens de transport de marchandises et de voyageurs plus respectueux de l'environnement dans le souci d'allier la protection de l'environnement à l'efficacité des systèmes de transports, notamment dans la région alpine,

Désireuses d'assurer une saine concurrence entre les modes de transport en considérant que les différents modes de transport doivent couvrir les coûts qu'ils occasionnent,

conscientes de la nécessité d'assurer la cohérence entre la politique suisse des transports et les principes généraux de la politique communautaire des transports, notamment dans le contexte de la mise en oeuvre d'un cadre législatif et réglementaire coordonné,

Sont convenues de ce qui suit:

### TITRE I. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### *Article premier. Principes et objectifs généraux*

1. Le présent accord entre la Communauté et la Suisse vise, d'une part, à libéraliser l'accès des parties contractantes à leur marché des transports routier et ferroviaire des marchandises et des voyageurs de manière à assurer un écoulement plus efficace du trafic sur l'itinéraire techniquement, géographiquement et économiquement le plus adapté pour tous les modes de transport visés par l'accord et, d'autre part, à déterminer les modalités d'une politique coordonnée des transports.

2. Les dispositions de l'accord et leur application sont fondées sur les principes de réciprocité et du libre choix du mode de transport.

3. Les parties contractantes s'engagent à ne pas prendre de mesures discriminatoires dans le cadre de l'application du présent accord.

## Article 2. Champ d'application

1. Le présent accord s'applique aux transports bilatéraux routiers de voyageurs et de marchandises entre les parties contractantes, au transit par le territoire des parties contractantes sans préjudice de l'accord de 1992 et sous réserve de l'article 7, paragraphe 3 et aux opérations de transports routiers de marchandises et de voyageurs à caractère triangulaire et au grand cabotage pour la Suisse.

2. Le présent accord s'applique au transport ferroviaire international de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'au transport combiné international. Il ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux.

3. Le présent accord s'applique aux transports effectués par des entreprises de transport routier ou par des entreprises ferroviaires établies dans l'une des parties contractantes.

## Article 3. Définitions

### (1) Transports routiers

Aux fins du présent accord, on entend par:

- profession de transporteur de marchandises par route: l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit d'un véhicule à moteur, soit d'un ensemble de véhicules, le transport de marchandises pour le compte d'autrui;

- profession de transporteur de voyageurs par route: l'activité de toute entreprise effectuant, pour le compte d'autrui des transports internationaux de voyageurs par autocars et autobus;

- entreprise: toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité;

- véhicule: véhicule à moteur immatriculé dans une partie contractante ou ensemble de véhicules dont au moins le véhicule moteur est immatriculé dans une partie contractante, destiné exclusivement au transport de marchandises, ou tout véhicule à moteur qui d'après son type de construction et son équipement est apte à transporter plus de 9 personnes, le conducteur compris, et destiné à cet effet;

- transport international: déplacement d'un véhicule dont le point de départ se trouve sur le territoire d'une partie contractante et dont la destination est située sur le territoire de l'autre partie contractante ou dans un pays tiers et vice-versa, ainsi que le déplacement à vide lié au parcours précité; dans le cas où le point de départ ou de destination du déplacement est situé dans un pays tiers, le transport doit être effectué par un véhicule immatriculé dans la partie contractante où le point de départ ou de destination du déplacement est situé;

- transit: le transport de marchandises ou de voyageurs (effectué sans chargement ou déchargement), ainsi que le déplacement à vide à travers le territoire d'une partie contractante;

- grand cabotage pour la Suisse: tout transport de marchandises pour compte d'autrui effectué au départ d'un Etat membre de la Communauté vers un autre Etat membre, par un véhicule immatriculé en Suisse, que le véhicule, au cours du même voyage et selon itinéraire normal, transite ou non par la Suisse;

- opérations de transport triangulaire avec des pays tiers: tout transport de marchandises ou de voyageurs effectué au départ d'une partie contractante vers un pays tiers, et vice-versa, par un véhicule immatriculé dans l'autre partie contractante, que le véhicule transite ou non, au cours du même voyage et selon l'itinéraire normal, par le pays dans lequel il est immatriculé;

- autorisation: autorisation, licence ou concession exigible selon la législation de la partie contractante;

## (2) Transports ferroviaires

Aux fins du présent accord, on entend par:

- entreprise ferroviaire: toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; la traction peut être effectuée avec du matériel qui n'est pas la propriété de l'entreprise ferroviaire concernée et en ayant recours à du personnel qui n'est pas le propre personnel de l'entreprise ferroviaire concernée;

- regroupement international: toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des Etats membres différents de la Communauté ou, pour l'une d'entre elles, en Suisse en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre la Communauté et la Suisse.

- gestionnaire de l'infrastructure: toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité;

- Licence : une autorisation accordée par l'autorité compétente d'une partie contractante à une entreprise à laquelle la qualité d'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services de transport ;

- autorité responsable des licences : les organismes chargés par chaque partie contractante de délivrer les licences ;

- sillon : la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné ;

- répartition : l'efficacité des capacités d'infrastructure ferroviaire par un organisme de répartition ;

- organisme de répartition : l'autorité et/ou le gestionnaire de l'infrastructure chargé par une des parties contractantes de répartir les capacités d'infrastructure ;

- services urbains et suburbains : les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues ;

- services régionaux : les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région" ;

- transport combiné : les transports de marchandises effectués par des véhicules routiers ou des unités de chargement qui sont acheminées par chemin de fer pour une partie du trajet et par route pour les parcours initiaux et/ou terminaux ;

- prix ferroviaires compétitifs : les prix ferroviaires sont considérés compétitifs lorsque les prix ferroviaires moyens en Suisse ne sont pas plus élevés que les coûts de la route, tels que définis à l'annexe 9, pour un trajet similaire.

*Article 4. Réserve de l'accord de 1992*

Sous réserve des dérogations introduites par le présent accord, les droits et obligations des parties contractantes résultant de l'accord de 1992 ne sont pas affectés par les dispositions du présent accord.

TITRE II. TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX

A. DISPOSITIONS COMMUNES

*Article 5. Accès à la profession*

1. Les entreprises qui désirent exercer la profession de transporteur par route doivent remplir les trois conditions suivantes :

- a. honorabilité .
- b. capacité financière appropriée .
- c. capacité professionnelle.

2. Les dispositions applicables en la matière figurent dans la section 1 de l'annexe 1.

*Article 6. Normes sociales*

Les dispositions applicables en matière sociale figurent dans la section 2 de l'annexe 1.

*Article 7. Normes techniques*

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 ci-dessous, la Suisse adopte, au plus tard 6 mois après la signature du présent accord, des régimes équivalents à la législation communautaire relative aux conditions techniques régissant le transport routier à laquelle il est fait référence dans la section 3 de l'annexe 1.

2. La Suisse dispose d'une période transitoire de 2 ans à dater de l'entrée en vigueur du présent accord pour rendre sa législation relative au contrôle technique des véhicules équivalente au droit communautaire.

3. A partir du 1er janvier 2001, la limite de poids total effectif en charge pour les véhicules articulés et les trains routiers appliquée par la Suisse est de 34 tonnes pour tous les types de trafic.

A partir du 1er janvier 2005, la Suisse rend sa législation en matière de poids maximaux autorisés en trafic international pour ces véhicules équivalente à celle en vigueur dans la Communauté au moment de la signature de l'accord.

4. La mise en place des redevances routières définies à l'article 40 s'effectue en parallèle avec l'augmentation progressive de la limite de poids prévue au paragraphe 3.

5. Chaque partie contractante s'engage à ne pas soumettre les véhicules homologués dans l'autre partie contractante à des conditions plus restrictives que celles qui sont en vigueur dans son propre territoire.

#### *Article 8. Régime transitoire pour le poids des véhicules*

1. En vue de l'instauration progressive du régime définitif défini à l'article 7 (3), second alinéa, les transports de marchandises exécutés au moyen d'un véhicule dont le poids total effectif en charge dépasse 28 t (avant le 31.12.2000) ou 34 t (entre les 1.1.2001 et 31.12.2004) mais ne dépasse pas 40 t, et effectués en provenance de la Communauté à destination d'un lieu situé au-delà de la zone suisse proche de la frontière, telle que définie à l'annexe 6, (et inversement) ou effectués en transit à travers la Suisse, sont soumis à contingentement moyennant paiement d'une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure, selon les modalités prévues aux paragraphes 2, 3 et 4 ci-dessous. Pour des véhicules immatriculés en Suisse, ce contingent peut également être utilisé pour des opérations de transport à l'intérieur du territoire suisse.

2. La Communauté reçoit un contingent de 250.000 autorisations pour l'année 2000. La Suisse reçoit un contingent de 250.000 autorisations pour l'année 2000. Au cas où l'entrée en vigueur de l'accord n'a pas lieu le 1er janvier 2000, le nombre d'autorisations prévues pour l'année 2000 sera réduit au pro rata.

3. La Communauté reçoit un contingent de 300.000 autorisations tant pour l'année 2001 que pour l'année 2002. La Suisse reçoit un contingent de 300.000 autorisations tant pour l'année 2001 que pour l'année 2002.

4. La Communauté reçoit un contingent de 400.000 autorisations tant pour l'année 2003 que pour l'année 2004. La Suisse reçoit un contingent de 400.000 autorisations tant pour l'année 2003 que pour l'année 2004.

5. L'utilisation des autorisations prévues aux paragraphes 2, 3 et 4 est soumise, pour chaque opérateur, suisse ou communautaire, à l'acquittement d'une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure suisse, calculée et perçue selon les modalités reprises à l'annexe 2.

6. A partir du 1er janvier 2005, les véhicules répondant aux normes techniques prévues à l'article 7(3), second alinéa, sont exemptés, conformément à l'article 32, de tout régime de contingent ou d'autorisations.

## **B. TRANSPORTS INTERNATIONAUX ROUTIERS DE MARCHANDISES**

### *Article 9. Transports de marchandises entre les territoires des parties contractantes*

1. Les transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui ainsi que les voyages à vide effectués entre les territoires des parties contractantes sont exécutés

sous le couvert de la licence communautaire pour les transporteurs communautaires établie dans le Règlement (CEE) n° 881/92, dont le modèle figure à l'annexe 3, et sous le couvert d'une autorisation similaire suisse pour les transporteurs suisses.

2. Les licences ainsi délivrées remplacent, pour les transports qui tombent dans le champ d'application du présent accord, les autorisations bilatérales échangées entre les Etats membres de la Communauté et la Suisse et qui étaient nécessaires jusqu'à l'entrée en vigueur du présent accord.

3. Les transports mentionnés à l'annexe 4 sont libérés de tout régime de licence et de toute autorisation de transport.

4. Les procédures régissant la délivrance, l'utilisation, le renouvellement et le retrait des licences ainsi que les procédures relatives à l'assistance mutuelle sont couvertes par les dispositions du Règlement (CEE) n° 881/92 pour les transporteurs communautaires et par des dispositions équivalentes suisses.

*Article 10. Transports de marchandises en transit à travers le territoire des parties contractantes*

1. Les transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui, ainsi que les voyages à vide effectués en transit par les territoires des parties contractantes sont libéralisés. Ces transports sont effectués sous le couvert des licences visées à l'article 9.

2. Les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 9 sont applicables.

*Article 11 Transit à travers l'Autriche*

Un système d'écopoints équivalent à celui prévu par l'article 11 du Protocole no 9 de l'Acte d'adhésion de l'Autriche à l'Union européenne est d'application pour le transit des opérateurs suisses à travers le territoire de l'Autriche, dans les limites de validité de ce protocole. La méthode de calcul et les règles détaillées et procédures de gestion et de contrôle des écopoints sont définies par le biais d'un arrangement administratif établi d'un commun accord entre les parties contractantes au moment de la conclusion du présent accord et qui sera conforme mutatis mutandis aux dispositions du Protocole no 9 susmentionné.

*Article 12. Grand cabotage pour la Suisse*

1. Dès l'an 2001, le grand cabotage pour la Suisse est admis dans les conditions suivantes:

- ces transports sont effectués sous couvert de la licence suisse visée à l'article 9, paragraphe 1;

- ils sont limités à une opération de transport, sur la route de retour, consécutive à un transport de marchandises entre la Suisse et un Etat membre de la Communauté.

2. Jusqu'à cette date, toutefois, les droits existants découlant des accords bilatéraux en vigueur continuent à pouvoir être exercés. Une liste de ces droits est reprise à l'annexe 5 du présent accord.

3. Dès l'an 2005, le grand cabotage pour la Suisse est totalement libre. Les transports sont effectués sous le couvert de la licence suisse visée à l'article 9, paragraphe 1.

*Article 13. Opérations de transport triangulaire avec des pays tiers*

1. Le régime régissant les transports triangulaires avec des pays tiers sera déterminé d'un commun accord après la conclusion de l'accord nécessaire entre, d'une part, la Communauté et le pays tiers en question, ainsi que d'autre part, la Suisse et le pays tiers en question. Ce régime sera destiné à assurer la réciprocité de traitement entre les opérateurs communautaires et suisses pour ces transports triangulaires.

2. Dans l'attente de la conclusion d'accords entre la Communauté et les pays tiers concernés, le présent accord n'affecte pas les dispositions relatives à ces transports triangulaires et qui figurent dans des accords bilatéraux conclus entre les Etats membres de la Communauté et la Suisse concernant le transport avec les pays tiers. Une liste de ces droits est reprise à l'annexe 5 du présent accord.

3. Suite à la définition du régime visé au paragraphe 1, la Suisse conclut ou adapte dans la mesure nécessaire les accords bilatéraux avec ces pays tiers.

*Article 14. Transport entre deux points situés sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté ou entre deux points situés sur le territoire de la Suisse*

Les transports entre deux points situés sur le territoire d'un Etat membre de la Communauté et effectués par un véhicule immatriculé en Suisse, ainsi que les transports entre deux points situés sur le territoire de la Suisse et effectués par un véhicule immatriculé dans un Etat membre de la Communauté ne sont pas autorisés en vertu du présent accord.

*Article 15. Interdiction de circuler la nuit et le dimanche et exemptions à la limite de poids*

1. L'interdiction de circuler la nuit sur le territoire de la Suisse ne s'applique qu'entre 22 heures et 5 heures.

2. Les exemptions à la limite de poids et à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, figurent à l'annexe 6.

3. Les exemptions à l'interdiction de circuler la nuit sont accordées de manière non-discriminatoire et peuvent être obtenues auprès d'un guichet unique. Elles sont accordées moyennant l'acquittement d'un droit destiné à couvrir les frais administratifs.

*Article 16. Abolition de certaines exemptions à la limite de poids*

Les dispositions de l'annexe 6, II, points 3 et 4 de l'accord de 1992 ne seront plus applicables à partir de l'entrée en vigueur du présent accord.

## C . TRANSPORTS INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS EN AUTOCAR ET AUTOBUS

### *Article 17. Conditions applicables aux transporteurs*

1. Tout transporteur pour compte d'autrui est admis à effectuer les services de transport définis à l'article 1 de l'annexe 7 sans discrimination en raison de sa nationalité ou de son lieu d'établissement, à condition:

- d'être habilité dans l'Etat membre de la Communauté où le transporteur est établi ou en Suisse à effectuer des transports par autocars et autobus, sous forme de services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés, ou de services occasionnels,
- de satisfaire aux réglementations en matière de sécurité routière en ce qui concerne les normes applicables aux conducteurs et aux véhicules.

2. Tout transporteur pour compte propre est admis à effectuer les services de transport visés à l'article 1, point 3 de l'annexe 7 sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement, à condition:

- d'être habilité dans l'Etat membre de la Communauté où le transporteur est établi ou en Suisse à effectuer des transports par autocars et autobus d'après les conditions d'accès au marché fixées par la législation nationale,
- de satisfaire aux réglementations en matière de sécurité routière en ce qui concerne les normes applicables aux conducteurs et aux véhicules.

3. En vue de l'exécution de transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, tout transporteur qui répond aux critères établis au paragraphe 1, doit être en possession d'une licence communautaire pour les transporteurs communautaires ou d'une licence similaire suisse pour les transporteurs suisses.

Le modèle, les procédures régissant la délivrance, l'utilisation, le renouvellement des licences sont couverts par les dispositions du Règlement (CEE) n° 684/92, tel que modifié par le règlement (CE) n° 11/98, pour les transporteurs communautaires et par des dispositions équivalentes suisses.

### *Article 18. Accès au marché*

1. Les services occasionnels définis à l'article 1, point 2.1, de l'annexe 7 sont exemptés de toute autorisation.

2. Les services réguliers spécialisés définis à l'article 1, point 1.2 de l'annexe 7 sont exemptés d'autorisation à condition d'être couverts, sur le territoire de la Communauté, par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur.

3. Les déplacements à vide des véhicules en rapport avec les transports visés aux paragraphes 1 et 2 sont également exemptés de toute autorisation.

4. Les services réguliers sont soumis à autorisation conformément aux articles 2 et suivants de l'annexe 7.



5. Les services réguliers spécialisés non couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur sont soumis à autorisation sur le territoire de la Communauté conformément aux articles 2 et suivants de l'annexe 7.

En Suisse, de tels services sont exemptés de toute autorisation.

6. Les transports par route pour compte propre définis à l'article 1, point 3, de l'annexe 7 sont exemptés d'autorisation et sont soumis, sur le territoire de la Communauté, à un régime d'attestation.

#### *Article 19. Opérations triangulaires avec des pays tiers*

1. Le régime régissant les transports triangulaires avec des pays tiers sera déterminé d'un commun accord après la conclusion de l'accord nécessaire entre, d'une part, la Communauté et le pays tiers en question, ainsi que d'autre part, la Suisse et le pays tiers en question. Ce régime sera destiné à assurer la réciprocité de traitement entre les opérateurs communautaires et suisses pour ces transports triangulaires.

2. Dans l'attente de la conclusion d'accords entre la Communauté et les pays tiers concernés, le présent accord n'affecte pas les dispositions relatives au transport visé au paragraphe 1 qui figurent dans des accords bilatéraux conclus entre les Etats membres de la Communauté et la Suisse concernant le transport avec les pays tiers. Une liste de ces droits est reprise à l'annexe 8 du présent accord.

3. Suite à la définition du régime visé au paragraphe 1, la Suisse conclut ou adapte dans la mesure nécessaire les accords bilatéraux avec ces pays tiers.

#### *Article 20. Opérations de transport entre deux points situés sur le territoire d'une même partie contractante*

1. Les opérations de transport entre deux points situés sur le territoire d'une même partie contractante effectuées par des transporteurs établis dans l'autre partie contractante ne sont pas autorisées en vertu du présent accord.

2. Toutefois, les droits existants découlant des accords bilatéraux conclus entre les Etats membres de la Communauté et la Suisse et en vigueur continuent à pouvoir être exercés, à condition qu'aucune discrimination ne soit exercée entre des transporteurs communautaires et qu'il n'y ait pas de distorsions de concurrence. Une liste de ces droits est reprise à l'annexe 8 du présent accord.

#### *Article 21. Procédures*

Les procédures régissant la délivrance, l'utilisation, le renouvellement et la caducité des autorisations ainsi que les procédures relatives à l'assistance mutuelle sont couvertes par les dispositions de l'annexe 7 du présent accord.

*Article 22. Disposition transitoire*

Les autorisations des services existant à la date d'entrée en vigueur du présent accord restent valables jusqu'à leur expiration, dans la mesure où les services en question continuent à être soumis à autorisation.

TITRE III TRANSPORTS FERROVIAIRES INTERNATIONAUX

*Article 23. Indépendance de gestion*

Les parties contractantes s'engagent à :

- garantir l'indépendance de gestion des entreprises ferroviaires, notamment en les dotant d'un statut d'indépendance leur permettant d'ajuster au marché leurs activités et de les gérer sous la responsabilité de leurs organes de direction;
- séparer la gestion de l'infrastructure ferroviaire de l'exploitation des services de transports des entreprises ferroviaires, au moins sur le plan comptable; l'aide versée à une de ces deux activités ne peut pas être transférée à l'autre.

*Article 24. Droits d'accès et de transit à l'infrastructure ferroviaire*

1. Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux ont les droits d'accès et/ou de transit définis par la législation communautaire à laquelle il est fait référence dans l'annexe 1, section 4.

2. Les entreprises ferroviaires établies sur le territoire d'une partie contractante se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure sur le territoire de l'autre partie contractante aux fins de l'exploitation des services de transports combinés internationaux.

3. Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux exploitant leur droits d'accès respectivement de transit concluent les accords administratifs, techniques et financiers requis avec les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire utilisée afin de régler les questions de régulation et de sécurité du trafic relatives aux services de transports internationaux visés aux paragraphes 1 et 2.

*Article 25. Licences ferroviaires*

1. L'octroi d'une licence appropriée au type de service ferroviaire en question est un préalable à toute demande d'accès ou de transit de l'infrastructure ferroviaire et, donc, au droit d'exploiter des services de transport. Cette licence ne donne pas droit par elle-même à l'accès à l'infrastructure ferroviaire.

2. Une entreprise ferroviaire a le droit de demander une licence en Suisse ou dans l'Etat membre de la Communauté où elle est établie. Les licences ne sont ni accordées ni prorogées par les parties contractantes lorsque les exigences du présent accord ne sont pas réunies.

3. Les licences sont délivrées par l'autorité responsable des licences spécialement désignées aux entreprises existantes et nouvelles sous la responsabilité des parties contractantes.

4. Les licences sont reconnues dans la Communauté ou en Suisse sur base de réciprocité.

5. Elles sont soumises à des exigences fixées par les parties contractantes en matière d'honorabilité, de capacité financière et capacité professionnelle, ainsi que de couverture en responsabilité civile, et ce pendant toute la durée de leur validité. Les dispositions applicables en la matière figurent dans la section 4 de l'annexe 1.

6. Les licences restent valables aussi longtemps que l'entreprise ferroviaire remplit les obligations prévues par les dispositions légales susmentionnées. Toutefois, l'autorité responsable peut en prescrire le réexamen à intervalles réguliers.

7. Les procédures en ce qui concerne la vérification, la modification, la suspension ou le retrait d'une licence sont réglées par les dispositions légales susmentionnées.

#### *Article 26. Attribution du certificat de sécurité*

1. Les parties contractantes prévoient l'obligation pour les entreprises ferroviaires de présenter en outre un certificat de sécurité fixant les exigences imposées aux entreprises ferroviaires en matière de sécurité en vue d'assurer un service sans danger sur les trajets concernés.

2. L'entreprise ferroviaire peut demander le certificat de sécurité auprès d'une instance désignée par la partie contractante où se trouve l'infrastructure empruntée.

3. En vue de l'obtention du certificat de sécurité, l'entreprise ferroviaire doit respecter les prescriptions de la législation suisse pour la partie du parcours situé en Suisse et celles de la législation applicable dans la Communauté pour la partie du parcours situé sur le territoire de la Communauté.

#### *Article 27. Attribution des sillons*

1. Chaque partie contractante désigne le responsable de la répartition des capacités, qu'il s'agisse d'une autorité spécifique ou du gestionnaire de l'infrastructure. L'organisme de répartition, qui aura connaissance de l'ensemble des sillons disponibles, veille notamment à ce que:

- la capacité d'infrastructure ferroviaire soit répartie sur une base équitable et non discriminatoire,

- la procédure de répartition permette une utilisation efficace et optimale de l'infrastructure sous réserve des paragraphes 3 et 4 du présent article.

2. L'entreprise ferroviaire ou le regroupement international qui demande l'attribution d'un ou de plusieurs sillons s'adresse à l'(aux) organisme(s) de répartition de la partie contractante sur le territoire de laquelle a lieu le départ du service de transport. L'organisme de répartition auquel est présentée la demande de capacité d'infrastructure informe immédiatement ses homologues intéressés. Ces derniers se prononcent au plus tard un mois

après réception des informations nécessaires, chaque organisme de répartition pouvant refuser une demande. L'organisme de répartition auquel est présentée la demande se prononce, en concertation avec ses homologues intéressés, au plus tard deux mois après la date à laquelle toutes les informations nécessaires ont été transmises. Les procédures en ce qui concerne le traitement d'une demande de capacité d'infrastructure sont réglées par les dispositions figurant dans la section 4 de l'annexe 1.

3. La Communauté et la Suisse peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer que, lors de la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la priorité soit donnée aux services ferroviaires suivants:

- a) services fournis dans l'intérêt du public,
- b) services qui sont effectués totalement ou partiellement sur une infrastructure spécifiquement construite ou aménagée pour ces services (p. ex. lignes spéciales à grande vitesse ou lignes spécialisées dans le fret).

4. La Communauté et la Suisse peuvent charger l'organisme de répartition d'accorder à des entreprises ferroviaires qui fournissent certains types de services ou les fournissent dans certaines régions, des droits spéciaux en matière de répartition des capacités d'infrastructure sur une base non discriminatoire, si ces droits sont indispensables pour assurer un bon niveau de service public ou une utilisation efficace de la capacité d'infrastructure, ou pour permettre le financement d'infrastructures nouvelles.

5. Les parties contractantes peuvent prévoir la possibilité que les demandes d'accès aux infrastructures s'accompagnent d'un dépôt de garantie ou qu'une sûreté comparable soit constituée.

6. La Communauté et la Suisse arrêtent et publient les procédures de répartition des capacités d'infrastructures ferroviaires. Elles en informent en outre le Comité mixte institué par l'article 51 du présent accord.

#### *Article 28. Comptes et redevances d'utilisation*

1. Les comptes du gestionnaire d'une infrastructure doivent présenter au moins un équilibre considéré sur une période de temps raisonnable entre, d'une part, les recettes tirées de ces redevances et des contributions éventuelles de l'Etat et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.

2. Le gestionnaire de l'infrastructure applique une redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dont il assure la gestion à payer par les entreprises ferroviaires ou les regroupements internationaux qui empruntent cette infrastructure.

3. Les redevances d'utilisation d'infrastructure sont déterminées, notamment, selon la nature du service, la période du service, la situation du marché ainsi que la nature et l'usure de l'infrastructure.

4. Le paiement des redevances se fait auprès du/des gestionnaire(s) de l'infrastructure.

5. Chaque partie contractante définit les modalités de fixation des redevances, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure. Les redevances perçues sur des services de nature équivalente dans un même marché s'appliquent sans discrimination.

6. Le gestionnaire de l'infrastructure communique en temps utile aux entreprises ferroviaires ou aux regroupements internationaux qui utilisent ses infrastructures pour effectuer les services visés à l'article 24 toutes les modifications importantes de la qualité ou de la capacité de l'infrastructure concernée.

#### *Article 29. Recours*

1. La Communauté et la Suisse prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions prises en matière de répartition des capacités d'infrastructure ou en matière de perception des redevances sont susceptibles d'un recours devant une instance indépendante. Cette instance se prononce dans les deux mois qui suivent la communication de toutes les informations nécessaires.

2. Les parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions prises conformément au paragraphe 1 et à l'article 25, paragraphe 3 sont soumises à un contrôle juridictionnel.

### TITRE IV - POLITIQUE COORDONNEE DES TRANSPORTS

#### A. DISPOSITIONS GENERALES

#### *Article 30. Objectifs*

1. Les parties contractantes sont convenues de développer autant que de besoin une politique coordonnée des transports de marchandises et de voyageurs. L'objectif de cette politique est d'allier l'efficacité des systèmes de transport à la protection de l'environnement, assurant ainsi une mobilité durable.

2. Les parties contractantes s'efforcent d'établir une large comparabilité des conditions de transport, y compris concernant la fiscalité, dans leurs territoires respectifs, en vue notamment d'éviter le détournement de trafic dans les régions alpines ou d'y parvenir à une meilleure répartition de trafic.

#### *Article 31. Mesures*

1. En vue de la réalisation de cet objectif, les parties contractantes prennent des mesures visant à assurer une saine concurrence entre et à l'intérieur des modes de transports et à faciliter l'utilisation de moyens de transport de marchandises et de voyageurs plus respectueux de l'environnement.

2. Les mesures comprennent, en complément des dispositions des titres II et III:

- le développement des infrastructures ferroviaires traversant les Alpes et la mise à disposition de services de transports ferroviaires et combinés compétitifs, en termes de prix et de qualité;
- l'établissement de systèmes appropriés de redevances pour les transports routiers;
- des dispositions d'accompagnement.

3. Les mesures prises par les parties contractantes dans le cadre de cet accord sont mises en oeuvre progressivement et, si possible, de manière coordonnée.

#### *Article 32. Principes*

Sous réserve des dispositions de l'article 47, les mesures reprises à l'article 31 sont conformes aux principes suivants:

- non discrimination, directe ou indirecte, en raison de la nationalité du transporteur ou du lieu d'immatriculation du véhicule ou de l'origine et/ou de la destination du transport;
- libre choix du mode de transport;
- non-introduction de restrictions quantitatives unilatérales;
- territorialité;
- proportionnalité de l'imposition aux coûts liés au transport, y compris en fonction de critères relatifs au type de véhicule;
- transparence;
- comparabilité des conditions d'usage entre passages transalpins;
- évitement de distorsions dans les flux de trafic dans les régions alpines;
- réciprocité.

### B. TRANSPORTS FERROVIAIRES ET COMBINÉS

#### *Article 33. Objectifs*

1. Les parties contractantes conviennent de l'objectif de mettre en place une offre ferroviaire et de transport combiné qui soit suffisante en termes de capacité et compétitive économiquement et en qualité de service avec le transport routier pour la région alpine, tout en respectant les principes énumérés à l'article 32 ainsi qu'en garantissant le libre jeu des forces du marché, notamment dans le cadre de l'ouverture de l'accès aux infrastructures ferroviaires prévue au titre III, de même que l'autonomie des entreprises ferroviaires.

2. A cette fin, les parties contractantes:

- prennent dans la limite de leurs compétences, des mesures infrastructurelles et opérationnelles, tant en Suisse que sur territoire communautaire, de manière à garantir la viabilité à long terme, la cohérence et l'intégration de l'offre suisse dans un système ferroviaire à longue distance
- s'engagent également à développer l'interconnexion et l'interopérabilité de leurs réseaux ferroviaire et de transport combiné. Elles assurent la collaboration nécessaire à cet effet avec les organisations internationales et les institutions concernées et chargent le Comité mixte de suivre ces aspects.

3. Les parties contractantes s'engagent à mettre en oeuvre les dispositions nécessaires pour promouvoir, en parallèle avec la mise en place progressive de la fiscalité routière visée à l'article 40, la mise à disposition des utilisateurs d'une offre ferroviaire et de transport

combiné qui soit de nature, en termes de capacité, de prix et de qualité, à assurer une répartition équitable du trafic sur les divers passages transalpins.

*Article 34. Capacité de l'offre ferroviaire*

1. Les parties contractantes confirment leurs engagements respectifs figurant dans les articles 5 et 6 de l'accord de 1992 qui prévoit pour la Suisse la construction de la NLFA et pour la Communauté l'amélioration des capacités des voies d'accès nord et sud à la NLFA. Elles conviennent que ces nouvelles infrastructures ferroviaires seront réalisées au gabarit C de l'U.I.C.

2. Pour la Communauté, les mesures d'infrastructure visées au paragraphe I s'inscrivent parmi celles prises dans le cadre de, et dans les conditions prévues à, la décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport incluant les axes ferroviaires et de transport combiné à travers les Alpes, et notamment les voies d'accès aux infrastructures ferroviaires suisses, ainsi que les installations de transport combiné.

3. Les deux parties contractantes travaillent de concert afin de permettre à leurs autorités compétentes respectives de planifier et de réaliser de manière coordonnée les mesures d'infrastructure ferroviaire et de transport combiné nécessaires à la satisfaction des engagements posés aux paragraphes 1 et 2 et d'harmoniser l'échéancier des travaux en fonction des capacités requises. Elles feront cela en poursuivant l'objectif de rentabiliser les investissements effectués. A cet effet, elles prennent toutes mesures utiles au sein du Comité mixte.

4. Le Comité mixte peut instaurer un Sous-Comité chargé de surveiller la coordination des projets d'infrastructure dans la région alpine. Le Sous-Comité se compose de représentants de la Suisse, de la Communauté et des Etats membres de la Communauté, situés dans la région alpine.

*Article 35. Paramètres économiques*

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires pour la réalisation de l'objectif fixé à l'article 33. A cet effet, elles veillent à ce que le transport ferroviaire de marchandises et le transport combiné à travers la Suisse restent, y compris pour le transport combiné accompagné, compétitifs, à niveau comparable de prix et de qualité de service, avec le transport routier sur le même itinéraire, tout en respectant la garantie d'autonomie des entreprises ferroviaires.

2. Afin de mettre en place une offre ferroviaire et de transport combiné adaptée, les parties contractantes peuvent soutenir financièrement les investissements dans l'infrastructure ferroviaire, les équipements fixes ou mobiles nécessaires au transbordement entre modes terrestres, les matériels de transport spécifiquement adaptés au transport combiné et utilisés pour le transport combiné et, dans la limite permise par leur législation respective, les coûts d'exploitation pour les services de transport combiné transitant par le territoire suisse, pour autant que ces mesures contribuent à l'accroissement du niveau de qualité et de la compétitivité en termes de prix de l'offre ferroviaire et de transport combiné et ne créent

pas de distorsion disproportionnée de concurrence entre opérateurs. La fixation des prix pour le trajet ferroviaire reste du ressort des autorités ou entités compétentes.

3. Les parties contractantes peuvent également passer des contrats de service public avec les entreprises ferroviaires pour garantir des services de transport ferroviaire suffisants, compte tenu en particulier des facteurs sociaux et environnementaux.

4. Les parties contractantes veillent, chacune dans la limite de ses compétences, à ce que l'effet sur le marché des éventuelles aides publiques octroyées par une des parties contractantes ne soit pas contrarié par le comportement de l'autre partie contractante ou d'une entité sise sur son propre territoire ou sur celui de l'autre partie.

5. Le Comité mixte surveille l'application, par les parties contractantes, des dispositions de cet article.

#### *Article 36. Paramètres de qualité*

1. Les parties contractantes conviennent de prendre toutes les mesures nécessaires pour la réalisation de l'objectif fixé à l'article 33. A cet effet, elles s'engagent à promouvoir le transport combiné.

2. Dans la phase de régime transitoire visé à l'article 8, la Suisse s'engage également, conformément au titre II de l'accord de 1992, à mettre en place une offre de transport combiné accompagné («route roulante») qui soit compétitive avec la route, en termes de qualité et prix.

3. Pour promouvoir le transport combiné, les parties contractantes prennent toutes les mesures nécessaires. Elles veillent en particulier à l'application des dispositions suivantes:

- respect des réglementations en matière de normes techniques et sociales pour le transport routier, notamment en ce qui concerne les temps de conduite et de repos, les limitations de vitesse, les normes de poids et de dimensions maximaux;

- réduction des contrôles aux frontières pour les transports ferroviaires et report de ces contrôles au lieu d'embarquement ou de débarquement, conformément à la Convention du 20 mai 1987 entre la Communauté et la Suisse ainsi qu'entre les Etats de l'AELE relative à un régime de transit commun;

- facilitation de l'organisation de la chaîne de transport combiné par la simplification des conditions réglementaires et administratives régissant chacune des parties contractantes;

- citation des opérateurs de transport combiné et des entreprises ferroviaires à améliorer leur qualité de service.

Une liste de paramètres ferroviaires figure à l'annexe 9. Ces paramètres sont pris en compte pour le recours à l'article 46.

4. Dans le cadre de leurs compétences, les parties contractantes s'emploient à prendre des mesures appropriées afin de permettre rapidement la création de corridors de fret ferroviaire. Elles s'informent régulièrement de toute mesure qu'elles envisagent de prendre concernant ces corridors ferroviaires.



5. Le Comité mixte établit tous les deux ans un rapport sur la mise en place des mesures visées au présent article.

## C. SYSTEMES DE REDEVANCES DES TRANSPORTS ROUTIERS

### *Article 37. Objectifs*

Conformément aux objectifs du Titre III de l'accord de 1992, les parties contractantes se fixent pour objectif, dans le cadre de leurs compétences et selon leurs procédures respectives, l'introduction progressive de systèmes de redevances, orientés vers l'imputation aux véhicules routiers, comme aux autres modes de transport, des coûts qu'ils occasionnent.

### *Article 38 Principes*

1. Les systèmes de redevances sont fondés sur les principes énoncés à l'article 32, notamment la non-discrimination, la proportionnalité et la transparence.

2. La tarification se compose des impôts sur les véhicules, des taxes sur les carburants et des redevances pour l'utilisation du réseau routier.

3. Dans la réalisation des objectifs mentionnés à l'article 37 sont choisies de préférence les mesures qui n'occasionnent pas de détournement de trafic par rapport à l'itinéraire techniquement, économiquement et géographiquement le plus adapté entre le point de départ et le point de destination finale du transport.

4. Les mesures sont appliquées de manière à ne pas entraver la libre circulation des biens ou des services entre les parties contractantes, notamment en ce qui concerne l'administration et la collecte des péages ou des droits d'utilisation du réseau, l'absence de contrôle ou de vérification systématique aux frontières entre les parties contractantes, et l'absence de formalités excessives. Afin d'éviter des difficultés à cet égard, la Suisse s'efforce d'appliquer la réglementation communautaire en vigueur en la matière.

5. Les dispositions de ce chapitre s'appliquent aux véhicules ayant un poids maximal autorisé ("PMA") figurant sur le certificat d'immatriculation égal ou supérieur à 12 tonnes. Toutefois, le présent accord n'empêche pas l'adoption par chaque partie contractante, sur son territoire, de mesures visant les véhicules ayant un PMA inférieur à 12 tonnes.

6. Les parties contractantes n'octroient pas, directement ou indirectement, d'aide d'Etat aux entreprises, notamment de transport, en vue de remédier à l'impact sur celles-ci de l'imputation des coûts sur les opérations de transport, à travers les redevances prévues par le présent accord.

### *Article 39. Interopérabilité des instruments*

En vue d'atteindre un niveau approprié d'interopérabilité des systèmes électroniques de perception des redevances routières les parties contractantes se consultent au sein du Comité mixte.

*Article 40. Mesures suisses*

1. Pour atteindre les objectifs définis à l'article 37 et en vue des augmentations de la limite de poids fixées à l'article 7, paragraphe 3, la Suisse introduit un système de redevances sur les véhicules, non discriminatoire, en deux étapes, commençant respectivement le 1er janvier 2001 et le 1er janvier 2005. Ce système de redevances se base notamment sur les principes mentionnés à l'article 38, paragraphe 1 ainsi que sur les modalités définies à l'annexe 10.

2. Les redevances sont différenciées en fonction de 3 catégories de normes d'émissions (EURO). Dans le système de redevances applicable dès le 1er janvier 2005, la différence de redevance d'une catégorie à l'autre doit être aussi grande que possible, mais ne doit pas dépasser 15 % de la moyenne pondérée des redevances mentionnée au paragraphe 4.

3a. Dans le système de redevances applicable dès le 1er janvier 2001, les montants maximaux ne peuvent dépasser, pour un véhicule dont le poids total effectif en charge n'excède pas 34t, et qui parcourt un trajet de 300 km traversant la chaîne alpine, respectivement 205 CHF pour le véhicule ne répondant pas aux normes EURO, 172 CHF pour le véhicule répondant à la norme EURO I et 145 CHF pour le véhicule répondant à la norme EURO II.

b. Par dérogation au paragraphe 3a ci-dessus, la Communauté reçoit pendant la période du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2004 un contingent annuel valable pour 220'000 courses simples de véhicules à vide ou chargés de produits légers pour autant que le poids total effectif en charge du véhicule ne dépasse pas 28 tonnes, effectuées en transit via la chaîne alpine suisse, moyennant paiement d'une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure dont le montant s'élève à 50 CHF en l'an 2001, 60 CHF en l'an 2002, 70 CHF en l'an 2003 et 80 CHF en l'an 2004. La Suisse reçoit également un contingent aux mêmes conditions. Ces courses seront soumises à la procédure normale de contrôle.

4. Dans le système de redevances applicable dès le 1er janvier 2005, la moyenne pondérée des redevances ne dépasse pas 325 CHF pour un véhicule dont le poids total effectif en charge n'excède pas 40t et qui parcourt un trajet de 300 km traversant la chaîne alpine. La redevance pour la catégorie la plus polluante ne dépasse pas 380 CHF.

5. Une partie des redevances mentionnées aux paragraphes 3 et 4 peut être constituée par des péages pour l'utilisation des infrastructures spéciales alpines. Cette partie ne peut pas représenter plus de 15% des redevances mentionnées aux paragraphes 3 et 4.

6. Les pondérations mentionnées au paragraphe 4 sont déterminées en fonction du nombre de véhicules par catégorie de norme EURO circulant en Suisse. Le nombre des véhicules de chaque catégorie est établi sur la base de recensements qui seront examinés par le Comité mixte. Le Comité mixte détermine la pondération sur la base d'examen bisannuels, dont le premier a lieu avant le 1er juillet 2004, pour tenir compte de l'évolution de la structure du parc de véhicules circulant en Suisse et de l'évolution des normes EURO.

*Article 41. Mesures communautaires*

La Communauté continue à développer des systèmes de redevances, applicables sur son territoire, liés aux coûts occasionnés par l'utilisation de l'infrastructure. Ces systèmes sont basés sur le principe de l'utilisateur-payeur.

*Article 42. Réexamen du niveau des redevances*

1. Avec effet au 1er janvier 2007, et tous les deux ans après, les niveaux maximaux des redevances déterminées à l'article 40, paragraphe 4 sont ajustés pour tenir compte du taux d'inflation en Suisse pendant les deux dernières années. Aux fins de cet ajustement, la Suisse communique au Comité mixte, au plus tard le 30 septembre de l'année précédant l'ajustement, les données statistiques nécessaires pour justifier l'ajustement envisagé. Le Comité mixte se réunira à la demande de la Communauté, dans les 30 jours suivant cette communication en vue de tenir des consultations sur l'ajustement envisagé.

Au cas où, pendant la période entre la date de signature du présent accord et le 31 décembre 2004, le taux d'inflation moyen en Suisse dépasse 2% annuellement, les niveaux maximaux des redevances déterminées à l'article 40, paragraphe 4 seront ajustés pour tenir compte uniquement de l'inflation qui dépasse le taux moyen de 2% annuellement. La procédure prévue à l'alinéa précédent s'applique.

2. A partir du 1er janvier 2007, le Comité mixte peut, à la demande d'une des parties contractantes, réexaminer les niveaux maximaux des redevances déterminés à l'article 40, paragraphe 4, en vue d'une décision, prise d'un commun accord pour les ajuster. Cet examen se fait en fonction des critères suivants:

- le niveau et la structure des redevances fiscales dans les deux parties contractantes, et notamment portant sur des passages transalpins comparables;
- la répartition du trafic entre les passages transalpins comparables;
- l'évolution de la répartition modale dans la région alpine;
- le développement de l'infrastructure ferroviaire traversant l'arc alpin.

D. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

*Article 43. Facilitation des contrôles aux frontières*

1. Les parties contractantes s'engagent à alléger et à simplifier les formalités pesant sur le transport, en particulier dans le domaine douanier.

2. L'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse relatif à la facilitation des contrôles et des formalités lors du transport des marchandises du 21 novembre 1990, la Convention relative à un régime de transit commun du 20 mai 1987 ainsi que, pour le transport ferroviaire, l'accord entre compagnies de chemin de fer sur la visite technique de cession de wagons à marchandises en trafic international servent de base aux mesures prises par les parties contractantes en application du paragraphe 1.

*Article 44. Normes écologiques pour véhicules utilitaires*

1. En vue d'une meilleure protection de l'environnement, et sans préjudice des obligations découlant de l'article 7, les parties contractantes visent notamment à introduire des normes écologiques assurant un niveau de protection élevé afin de réduire les gaz d'échappement, les particules et le bruit émis par les véhicules utilitaires lourds.

2. Les parties contractantes se consultent régulièrement lors de la préparation de ces normes.

3. La catégorie d'émission (EURO) des véhicules lourds (telle que définie par la législation communautaire), si elle n'est pas mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule, est vérifiée à partir de la date de première mise en circulation figurant sur ce certificat ou, le cas échéant, à partir d'un document additionnel spécial établi par les autorités compétentes de l'Etat de délivrance.

*Article 45. Observatoire des trafics*

1. Un observatoire permanent de suivi des trafics routiers, ferroviaires et combinés dans la région alpine est mis en place dès l'entrée en vigueur du présent accord. Il fait rapport annuellement sur l'évolution des trafics au Comité mixte établi à l'article 51 du présent accord. Le Comité mixte peut également lui demander de préparer un rapport spécial, notamment dans le cas d'une application des dispositions des articles 46 et 47 du présent accord.

2. Le financement des travaux de l'observatoire est assuré par les parties contractantes. La clé de répartition du financement est fixée par le Comité mixte.

3. Les parties contractantes déterminent les modalités administratives de fonctionnement de l'observatoire par une décision du Comité mixte à prendre lors de la première réunion de ce dernier.

**E. MESURES CORRECTIVES**

*Article 46. Mesures de sauvegarde unilatérales*

1. Si, après le 1er janvier 2005, malgré des prix ferroviaires compétitifs et l'application correcte des mesures prévues à l'article 36 concernant les paramètres de qualité, il y a des difficultés dans l'écoulement du trafic routier transalpin suisse et si, durant une période de 10 semaines, le taux moyen d'utilisation des capacités afférentes à l'offre ferroviaire sur le territoire suisse (transport combiné accompagné et non-accompagné) est inférieur à 66%, la Suisse peut, en dérogation aux modalités figurant à l'article 40, paragraphes 4 et 5, augmenter les redevances prévues à l'article 40, paragraphe 4, de 12.5% au plus. Le produit de cette hausse est intégralement affecté aux transports ferroviaire et combiné dans le but de renforcer leur compétitivité avec le transport routier.

2. Dans les mêmes circonstances que celles énoncées au paragraphe I se présentant sur son territoire, la Communauté peut, dans des conditions comparables, recourir à des mesures analogues pour remédier à la situation.

3a. La portée et la durée de la mesure de sauvegarde prévue aux paragraphes précédents sont limitées à ce qui est strictement indispensable pour remédier à la situation. Sa durée est de six mois au plus, mais elle peut être prolongée une fois de six mois. Des prolongations ultérieures peuvent être décidées par le Comité mixte d'un commun accord.

b. Lorsqu'une partie contractante a déjà appliqué précédemment les mesures visées aux paragraphes 1 ou 2, leur application par cette partie contractante est dans ce cas soumise aux conditions suivantes:

- lorsque la période d'application précédente n'a pas excédé six mois, l'application de nouvelles mesures n'est permise qu'après l'écoulement d'un délai de douze mois compté à partir de la fin de l'application précédente.

- lorsque la période d'application a excédé six mois, l'application de nouvelles mesures n'est permise qu'après l'écoulement d'un délai de dix-huit mois compté à partir de la fin de l'application précédente.

- en aucun cas, il ne peut y avoir plus de deux périodes de recours à des mesures de sauvegarde pendant une période de 5 ans, calculée à partir du début de la première période d'application des mesures de sauvegarde.

Le Comité mixte peut décider, d'un commun accord, de déroger, dans des cas spécifiques, aux limitations mentionnées ci-dessus.

4. Avant de recourir aux mesures prévues aux paragraphes précédents, la partie contractante concernée informe de son intention le Comité mixte. Le Comité mixte se réunit pour examiner la question. En l'absence d'une décision contraire du Comité mixte, la partie contractante concernée peut prendre la mesure en question, après un délai de 30 jours à compter de la date de la notification de la mesure au Comité mixte.

#### *Article 47. Mesures de sauvegarde consensuelles*

1. En cas de graves distorsions dans les flux de trafic à travers l'arc alpin, qui portent atteinte à la réalisation des objectifs définis à l'article 30 du présent accord, le Comité mixte se réunit, à la requête d'une des parties contractantes, afin de déterminer les mesures appropriées pour remédier à la situation. La partie contractante requérante en informe immédiatement l'observatoire des trafics qui établit un rapport dans les 14 jours sur cette situation et sur d'éventuelles mesures à prendre.

2. Le Comité mixte se réunit dans les 15 jours suivant la requête. Il procède à un examen de la situation en tenant dûment compte du rapport de l'observatoire des trafics. Le Comité mixte décide des éventuelles mesures à prendre dans un délai de 60 jours à compter de la date de sa première réunion sur la question. Ces délais peuvent être prolongés d'un commun accord.

3. Ces mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement indispensable pour remédier à la situation. Par priorité devront être choisies les mesures qui perturbent le moins le fonctionnement du présent accord.

*Article 48. Mesures en cas de crise*

En cas de situation où le trafic à travers l'arc alpin serait gravement perturbé en raison de force majeure, par exemple en cas de catastrophe naturelle, les parties contractantes prendront, de façon concertée, chacune pour son territoire, toutes les dispositions utiles possibles pour permettre l'acheminement de ce trafic. Un traitement prioritaire sera accordé à certains transports sensibles comme les denrées périssables.

TITRE V DISPOSITIONS GENERALES ET FINALES

*Article 49. Mise en oeuvre de l'accord*

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations du présent accord.
2. Elles s'abstiennent de toute mesure susceptible de mettre en péril la réalisation des objectifs du présent accord.
3. Les dispositions du présent accord relatives aux limites de poids maximal autorisé pour les véhicules articulés et les trains routiers et à la tarification des transports seront mises en oeuvre selon une procédure en deux étapes, du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2004 et à partir du 1er janvier 2005.

*Article 50. Mesures de rééquilibrage*

Si une partie contractante constate que l'autre partie contractante ne respecte pas les obligations fixées dans le présent accord, ou que celle-ci ne met pas en oeuvre une décision du Comité mixte, la partie contractante lésée peut, après consultation au sein du Comité mixte, prendre les mesures appropriées pour maintenir l'équilibre du présent accord. Les parties contractantes fournissent au Comité mixte tous les éléments utiles pour permettre un examen approfondi de la situation.

*Article 51. Comité mixte*

1. Il est institué un Comité mixte, dénommé "Comité des transports terrestres Communauté/Suisse", composé de représentants des parties contractantes, qui est responsable de la gestion et de la bonne application du présent accord. A cet effet, il formule des recommandations. Il prend des décisions dans les cas prévus à l'accord; l'exécution de ces décisions est effectuée par les parties contractantes selon leurs règles propres. Le Comité mixte se prononce d'un commun accord.
2. En particulier, le Comité mixte assure le suivi et l'application des dispositions du présent accord et notamment des articles 27, paragraphe 6, 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 et 54. Il met en oeuvre les clauses d'adaptation et de révision visées aux articles 52 et 55.
3. Aux fins de la bonne exécution du présent accord, les parties contractantes procèdent régulièrement à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du Comité mixte. Les parties contractantes se communiquent mutuelle-

ment les données des autorités chargées d'appliquer le présent accord et notamment de délivrer des autorisations et de procéder aux contrôles. Ces autorités échangent directement leur correspondance.

4. Le Comité mixte adopte par décision son règlement intérieur, qui contient, entre autres dispositions, les modalités de convocation des réunions, de désignation de la Présidence et de définition du mandat de cette dernière.

5. Le Comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.

6. Le Comité mixte peut décider de constituer tout groupe de travail ou d'experts pour l'assister dans l'accomplissement de ses tâches.

7. Ce Comité exerce également les fonctions antérieurement exercées par le Comité mixte, dénommé "Comité des transports terrestres Communauté/Suisse", institué par l'article 18 de l'accord de 1992.

#### *Article 52. Développement du droit*

1. Le présent accord ne préjuge pas le droit de chaque partie contractante de modifier, sous réserve du respect du principe de la non-discrimination et des dispositions du présent accord, sa législation interne de façon autonome dans les domaines couverts par le présent accord.

2. Dès qu'une partie contractante élabore une nouvelle législation dans un domaine couvert par le présent accord, elle sollicite de manière informelle l'avis d'experts de l'autre partie contractante. Pendant la période précédant l'adoption formelle de cette nouvelle législation, les parties contractantes se tiennent informées et engagent des consultations autant que de besoin. A la demande d'une des parties contractantes, un échange de vues préliminaire a lieu au sein du Comité mixte, en particulier sur les conséquences qu'une telle modification entraîne sur le fonctionnement de l'accord.

3. Dès l'adoption de la législation modifiée, et au plus tard huit jours après sa publication au Journal officiel des Communautés Européennes ou dans le Recueil officiel des lois fédérales, la partie contractante concernée notifie à l'autre partie contractante le texte de ces nouvelles dispositions. A la demande d'une des parties contractantes, il est procédé à un échange de vues au sein du Comité mixte sur les conséquences de l'amendement quant au fonctionnement du présent accord au plus tard dans un délai de deux mois après la date de la demande.

4. Le Comité mixte:

- soit adopte une décision portant révision des annexes 1, 3, 4 et 7 ou, si nécessaire, propose la révision des dispositions du présent accord, afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les modifications intervenues dans la législation concernée;

- soit adopte une décision aux termes de laquelle les modifications de la législation concernée sont réputées conformes au présent accord;

- soit décide de toute autre mesure visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

5. Le Comité mixte décide des modalités de l'adaptation du présent accord aux dispositions pertinentes des accords futurs entre la Communauté ou la Suisse d'une part, et les pays tiers d'autre part, visés aux articles 13 et 19.

6. Pour atteindre les buts visés par le présent accord, les parties contractantes prennent, selon le calendrier prévu à l'article 49, toutes les mesures nécessaires pour que les droits et obligations équivalant à ceux contenus dans les actes juridiques de la Communauté figurant en annexe 1 trouvent application dans leurs relations.

#### *Article 53. Confidentialité*

Les représentants, experts et autres agents de parties contractantes sont tenus, même après la cessation de leurs fonctions, de ne pas divulguer les informations, obtenues dans le cadre du présent accord, et qui par leur nature sont couverts par le secret professionnel.

#### *Article 54 Règlement des différends*

Chaque partie contractante peut soumettre un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord au Comité mixte. Celui-ci s'efforce de régler le différend. Tous les éléments d'information utiles pour permettre un examen approfondi de la situation en vue de trouver une solution acceptable sont fournis au Comité mixte. A cet effet, le Comité mixte examine toutes les possibilités permettant de maintenir le bon fonctionnement du présent accord.

#### *Article 55. Révision de l'accord*

1. Si une partie contractante désire une révision des dispositions du présent accord, elle en informe le Comité mixte. Sous réserve des paragraphes 2 et 3 ci-dessous, la modification du présent accord entrera en vigueur après l'accomplissement des procédures internes respectives.

2. Les annexes 1, 3, 4 et 7 peuvent être modifiées, par une décision du Comité mixte conformément à l'article 51, paragraphe 1, pour tenir compte de l'évolution de la législation communautaire dans la matière.

3. Les annexes 5, 6, 8, et 9 peuvent être modifiées, par une décision du Comité mixte conformément à l'article 51, paragraphe 1.

#### *Article 56. Annexes*

Les annexes 1 à 10 font partie intégrante du présent accord.

#### *Article 57. Champ d'application territorial*

Le présent accord s'applique, d'une part, aux territoires où le Traité instituant la Communauté européenne est applicable et dans les conditions prévues dans ce Traité et, d'autre part, au territoire de la Suisse.



*Article 58. Clauses finales*

1. Le présent accord sera ratifié ou approuvé par les parties contractantes selon les procédures qui leur sont propres. Il entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la dernière notification du dépôt des instruments de ratification ou d'approbation de tous les sept accords suivants:

- accord sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route.
- accord sur la libre circulation des personnes
- accord sur le transport aérien
- accord relatif aux échanges de produits agricoles
- accord sur la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité
- accord sur certains aspects relatifs aux marchés publics
- accord sur la coopération scientifique et technologique.

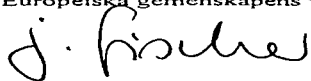
2. Le présent accord est conclu pour une période initiale de sept ans. Il est reconduit pour une durée indéterminée à moins que la Communauté ou la Suisse ne notifie le contraire à l'autre partie contractante, avant l'expiration de la période initiale. En cas de notification, les dispositions du paragraphe 4 s'appliquent.

3. La Communauté ou la Suisse peut dénoncer le présent accord en notifiant sa décision à l'autre partie contractante. En cas de notification, les dispositions du paragraphe 4 s'appliquent.

4. Les sept accords mentionnés dans le paragraphe 1 cessent d'être applicables six mois après la réception de la notification relative à la non reconduction visée au paragraphe 2 ou à la dénonciation visée au paragraphe 3.

Fait à Luxembourg, le vingt-et-un juin mil neuf cent quatre-vingt dix-neuf, en double exemplaire en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, finnoise, française, grecque, italienne, néerlandaise, portugaise et suédoise, chacun de ces textes faisant également foi.

Por la Comunidad Europea  
For Det Europæiske Fællesskab  
Für die Europäische Gemeinschaft  
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
For the European Community  
Pour la Communauté européenne  
Per la Comunità europea  
Voor de Europese Gemeenschap  
Pela Comunidade Europeia  
Euroopan yhteisön puolesta  
På Europeiska gemenskapens vägnar

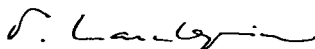


[Joschka Fischer]



[Hans van den Broek]

Por la Confederación Suiza  
For Det Schweiziske Edsforbund  
Für die Schweizerische Eidgenossenschaft  
Για την Ελβετική Συνομοσπονδία  
For the Swiss Confederation  
Pour la Confédération suisse  
Per la Confederazione svizzera  
Voor de Zwitserse Bondsstaat  
Pela Confederação Suíça  
Sveitsin valaliiton puolesta  
På Schweiziska edsförbundets vägnar



[Pascal Couchepin]



[Joseph Deiss]

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 - articles 5 §2, 6, 7 §1, 24 §1, 25 §5 et 27 §2:  
dispositions applicables
- Annexe 2 - article 8 §5  
modalités d'application des redevances prévues à l'article 8
- Annexe 3 - article 9 §1:  
modèle de licence pour le transport international de marchandises par route
- Annexe 4 - article 9 §3:  
liste des transports libérés de tout régime de licence ou d'autorisation
- Annexe 5 - articles 12 et 13:  
liste des droits existants découlant des accords bilatéraux en vigueur
- Annexe 6 - article 15 §2:  
exemptions à la limite des poids et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche
- Annexe 7 - articles 17, 18 et 21:  
services des transports internationaux de voyageurs et procédures relatives aux autorisations
- Annexe 8 - articles 19 et 20:  
liste des droits existants découlant des accords bilatéraux en vigueur
- Annexe 9 - article 36:  
paramètres de qualité des services de transport ferroviaire et combiné
- Annexe 10 - article 40 §1:  
modalités d'application des redevances prévues à l'article 40

ANNEXE 1<sup>1</sup>

DISPOSITIONS APPLICABLES

Conformément à l'article 52, paragraphe 6 du présent accord la Suisse applique des dispositions légales équivalentes aux dispositions mentionnées ci-dessous :

Dispositions pertinentes de l'acquis communautaire

ANNEXE 2

MODALITÉS D'APPLICATION DES REDEVANCES PRÉVUES A L'ARTICLE 8

1. La redevance suisse pour les véhicules dont le poids total effectif en charge dépasse 28t et disposant de l'autorisation visée à l'article 8, paragraphe 2, s'élève au maximum à:

- 180 CHF pour un déplacement effectué en transit à travers le territoire de la Suisse;
- 70 CHF pour un déplacement bilatéral aller-retour depuis ou vers le territoire de la Suisse.

2. La redevance suisse maximale pour les véhicules disposant de l'autorisation visée à l'article 8, paragraphe 3, et dont le poids total effectif en charge dépasse 34t mais ne dépasse pas 40t, et qui parcourent un trajet de 300 km traversant la chaîne alpine, s'élèvera à 252 CHF pour un véhicule ne respectant pas les normes EURO, 211 CHF pour un véhicule respectant la norme EURO I et 178 CHF pour un véhicule respectant au moins la norme EURO II. La redevance est appliquée selon les modalités définies à l'article 40.

3. La redevance suisse maximale pour les véhicules disposant de l'autorisation visée à l'article 8, paragraphe 4, et dont le poids total effectif en charge dépasse 34t mais ne dépasse pas 40t, et qui parcourent un trajet de 300 km traversant la chaîne alpine, s'élèvera à 300 CHF pour un véhicule ne respectant pas les normes EURO, 240 CHF pour un véhicule respectant la norme EURO I et 210 CHF pour un véhicule respectant au moins la norme EURO II. La redevance est appliquée selon les modalités définies à l'article 40.

ANNEXE 3. COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE<sup>1</sup>

(a) (Papier fort de couleur bleue - dimensions DIN A4)

ANNEXE 4

Transports libérés de tout régime de licence et de toute autorisation de transport

1. Les transports postaux qui sont effectués dans le cadre d'un régime de service public.
2. Les transports de véhicules endommagés ou en panne.

---

1. Non publiée ici.

3. Les transports de marchandises par véhicule automobile dont le poids total en charge autorisé, y compris celui des remorques, ne dépasse pas 6 tonnes ou dont la charge utile autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes.

4. Les transports de marchandises par véhicule automobile dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies:

a) les marchandises transportées doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;

b) le transport doit servir à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise;

c) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport doivent être conduits par le personnel propre de l'entreprise;

d) les véhicules transportant les marchandises doivent appartenir à l'entreprise ou avoir été achetés par elle à crédit ou être loués à condition que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la directive 84/647/CEE du Conseil, du 19 décembre 1984, relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route.

Cette disposition n'est pas applicable en cas d'utilisation d'un véhicule de rechange pendant une panne de courte durée du véhicule normalement utilisé;

e) le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.

5. Les transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.

## ANNEXE 5<sup>1</sup>

Inventaire des dispositions contenues dans les accords bilatéraux routiers conclus par la Suisse avec les différents Etats membres de la Communauté relatives au transport de marchandises en trafic triangulaire

---

1. Non publiée ici.

## ANNEXE 6

### EXEMPTIONS A LA LIMITE DE POIDS ET A L'INTERDICTION DE CIRCULER LA NUIT ET LE DIMANCHE

#### I. Exemption à la limite de poids pendant la période se terminant le 31.12.2004

Pour des courses en provenance de l'étranger à destination de la zone suisse proche de la frontière (1) (et inversement), des exceptions sont autorisées, sans émolument, pour des marchandises quelconques jusqu'à un poids total de 40 t et pour le transport de conteneurs ISO de 40 pieds en trafic combiné, jusqu'à concurrence de 44 t. Pour des raisons de construction de routes, certains bureaux de douane appliquent des poids inférieurs.

#### II. Autres exemptions à la limite de poids

Pour des courses en provenance de l'étranger à destination d'un lieu situé au-delà de la zone suisse proche de la frontière (3) inversement) et pour le transit à travers la Suisse, un poids total effectif en charge supérieur au poids maximal autorisé en Suisse peut aussi être autorisé, pour les transports non visés à l'article 8:

- a) pour le transport de marchandises indivisibles lorsque, malgré l'emploi d'un véhicule approprié, les prescriptions ne peuvent pas être respectées;
- b) pour les transferts ou l'emploi de véhicules spéciaux, notamment de véhicules de travail qui, en raison de l'usage auquel ils sont destinés, ne peuvent être adaptés aux prescriptions sur le poids;
- c) pour les transports de véhicules endommagés ou à dépanner, en cas d'urgence;
- d) pour les transports de produits destinés à l'avitaillement des avions (catering);
- e) pour les parcours routiers initiaux et terminaux d'un transport combiné, en règle générale dans un rayon de 30 km à partir du terminal.

#### III. Exemption à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche.

Les exceptions suivantes à l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit sont prévues:

##### a) sans autorisation spéciale:

les courses effectuées pour assurer les premiers secours en cas de catastrophe,  
les courses effectuées pour assurer les premiers secours en cas d'accident d'exploitation, notamment dans les entreprises de transports publics et dans le trafic aérien;

##### b) avec autorisation spéciale:

Pour les transports de marchandises qui, par leur nature, justifient des courses de nuit et, pour des motifs fondés, le dimanche:

de produits agricoles périssables (par exemple des baies, des fruits ou légumes, des plantes (fleurs coupées incluses) ou des jus de fruits fraîchement pressés) pendant toute l'année calendrier ,

des porcs d'abattage et de la volaille d'abattage,

du lait frais et des produits laitiers périssables,

du matériel de cirque, des instruments de musique d'un orchestre, des décors de théâtre, etc.,

des quotidiens comprenant une partie rédactionnelle et des envois postaux dans le cadre du mandat légal de prestations.

En vue de faciliter les procédures d'autorisation, des autorisations valables jusqu'à 12 mois pour n'importe quel nombre de courses peuvent être délivrées pour autant que toutes les courses soient de même nature.

## ANNEXE 7

### TRANSPORT INTERNATIONAL DE PASSAGERS EN AUTOCAR ET AUTOBUS

#### *Article 1. Définitions*

Aux fins du présent accord, les définitions figurant ci-après s'appliquent :

#### 1. Services réguliers

1.1. Les services réguliers sont les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur une relation déterminées, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver.

Le caractère régulier du service n'est pas affecté par le fait d'une adaptation des conditions d'exploitation du service.

1.2. Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au point 1.1. De tels services sont dénommés "services réguliers spécialisés".

Les services réguliers spécialisés comprennent notamment :

- a) le transport "domicile-travail" des travailleurs;
- b) le transport "domicile-établissement" d'enseignement des scolaires et étudiants;
- c) le transport "Etat d'origine-lieu de casernement" des militaires et de leurs familles.

Le caractère régulier des services spécialisés n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des utilisateurs.

1.3. L'organisation de services parallèles ou temporaires, captant la même clientèle que les services réguliers existants, la non-desserte de certains arrêts ou la desserte d'arrêts supplémentaires par des services réguliers existants sont soumises aux mêmes règles que ces derniers.

#### 2. Services occasionnels

2.1. Les services occasionnels sont les services qui ne répondent pas à la définition des services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés, et qui sont notamment caractérisés par le fait qu'ils transportent des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même.

L'organisation de services parallèles ou temporaires comparables aux services réguliers existants et captant la même clientèle que ces derniers est soumise à autorisation selon la procédure établie à la section I.

2.2. Les services visés au présent point 2 ne perdent pas le caractère de services occasionnels par le fait qu'ils sont effectués avec une certaine fréquence.

2.3. Les services occasionnels peuvent être exploités par un groupe de transporteurs agissant pour compte du même donneur d'ordre.

Les noms de ces transporteurs ainsi que, le cas échéant, les points de correspondance en cours de route sont communiqués aux autorités compétentes des Etats membres de la Communauté européenne concernés et de la Suisse, selon les modalités à déterminer par le Comité mixte.

### 3. Transport pour compte propre

Les transports pour compte propre sont les transports effectués, à des fins non lucratives et non commerciales, par une personne physique ou morale, à condition que :

- l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette personne physique ou morale,

- les véhicules utilisés soient la propriété de cette personne physique ou morale, ou aient été achetés à tempérament par elle, ou aient fait l'objet d'un contrat de location à long terme, et soient conduits par un membre du personnel de cette personne physique ou morale ou par la personne physique elle-même.

## SECTION I. SERVICES REGULIERS SOUMIS A AUTORISATION

### *Article 2. Nature de l'autorisation*

1. L'autorisation est établie au nom du transporteur; elle ne peut être transférée par celui-ci à des tiers. Toutefois, le transporteur qui a reçu l'autorisation peut, avec le consentement de l'autorité visée à l'article 3, paragraphe 1 de la présente annexe, faire effectuer le service par un sous-traitant. Dans ce cas, l'autorisation mentionne le nom de ce dernier et son rôle de sous-traitant. Le sous-traitant doit remplir les conditions énoncées à l'article 17 de l'accord.

Dans le cas d'une association d'entreprises pour l'exploitation d'un service régulier, l'autorisation est établie au nom de toutes les entreprises. Elle est délivrée à l'entreprise gérante, avec copie aux autres entreprises. L'autorisation mentionne les noms de tous les exploitants.

2. La durée maximale de validité de l'autorisation est de cinq ans.

3. L'autorisation détermine :

a) le type de service;

b) l'itinéraire du service, notamment les lieux de départ et de destination;

c) la durée de validité de l'autorisation;

d) les arrêts et les horaires.



4. L'autorisation doit être conforme au modèle établi par le règlement (CE) n 2121/98().

5. L'autorisation habilite son ou ses titulaires à effectuer le service régulier sur le territoire des parties contractantes.

6. L'exploitant d'un service régulier peut utiliser des véhicules de renfort pour faire face à des situations temporaires et exceptionnelles.

Dans ce cas, le transporteur doit assurer que les documents suivants se trouvent à bord du véhicule :

- une copie de l'autorisation du service régulier,
- une copie du contrat conclu entre l'exploitant du service régulier et l'entreprise qui met à disposition des véhicules de renfort ou un document équivalent,
- une copie certifiée conforme de la licence communautaire pour les transporteurs communautaires ou d'une licence similaire suisse pour les transporteurs suisses délivrée à l'exploitant du service régulier.

#### *Article 3. Introduction des demandes d'autorisation*

1. L'introduction des demandes d'autorisation par des opérateurs communautaires est effectuée en conformité avec les dispositions de l'article 6 du règlement (CEE) 684/92 tel que modifié par le règlement (CE) n 11/98 et l'introduction des demandes d'autorisation par des opérateurs suisses est effectuée en conformité avec les dispositions du chapitre 5 de l'ordonnance du 25 novembre 1998 sur les concessions pour le transport de voyageurs (OCTV). Pour les services exonérés d'autorisation en Suisse mais soumis à autorisation dans la Communauté, l'introduction des demandes d'autorisation par les opérateurs suisses sera effectuée auprès des autorités compétentes suisses si le point de départ de ces services se trouve en Suisse.

2. Les demandes doivent être conformes au modèle établi par le règlement (CE) n 2121/98.

3. Le demandeur fournit, à l'appui de sa demande d'autorisation, tout renseignement complémentaire qu'il juge utile ou qui lui est demandé par l'autorité délivrante, et notamment un schéma de conduite permettant de contrôler le respect de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos ainsi qu'une copie de la licence communautaire pour le transport international de voyageurs par route pour compte d'autrui pour les transporteurs communautaires ou d'une licence similaire suisse pour les transporteurs suisses délivrée à l'exploitant du service régulier.

#### *Article 4. Procédure d'autorisation*

1. L'autorisation est délivrée en accord avec les autorités compétentes des parties contractantes sur le territoire desquelles des voyageurs sont pris en charge ou déposés. L'autorité délivrante fournit à ces dernières - ainsi qu'aux autorités compétentes des Etats membres de la Communauté dont le territoire est traversé sans prise en charge ni dépose de

voyageurs - en même temps que son appréciation, une copie de la demande et de tous autres documents utiles.

2. Les autorités compétentes de la Suisse et des Etats membres de la Communauté dont l'accord a été demandé font connaître leur décision à l'autorité délivrante dans un délai de deux mois. Ce délai est calculé à partir de la date de réception de la demande d'avis qui figure dans l'accusé de réception. Si l'autorité délivrante n'a pas reçu de réponse dans ce délai, les autorités consultées sont réputées avoir donné leur accord et l'autorité délivrante accorde l'autorisation.

3. Sous réserve des paragraphes 7 et 8, l'autorité délivrante prend une décision dans un délai de quatre mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur.

4. L'autorisation est accordée à moins que :

a) le demandeur ne soit pas en mesure d'exécuter le service faisant l'objet de la demande avec du matériel dont il a la disposition directe;

b) le demandeur n'ait pas, dans le passé, respecté les réglementations nationales ou internationales en matière de transports routiers, en particulier les conditions et prescriptions relatives aux autorisations de services de transports internationaux de voyageurs, ou ait commis de graves infractions aux réglementations en matière de sécurité routière, notamment en ce qui concerne les normes applicables aux véhicules et les temps de conduite et de repos des conducteurs;

c) dans le cas d'une demande de renouvellement d'autorisation, les conditions de l'autorisation n'aient pas été respectées;

d) il soit établi que le service qui en fait l'objet compromettrait directement l'existence des services réguliers déjà autorisés, sauf dans le cas où les services réguliers en cause ne sont exploités que par un seul transporteur ou groupe de transporteurs;

e) il apparaisse que l'exploitation des services qui en font l'objet vise uniquement les services les plus lucratifs parmi les services existants sur les liaisons concernées;

f) l'autorité compétente d'une partie contractante ne décide, sur la base d'une analyse détaillée, que ledit service affecterait sérieusement la viabilité d'un service ferroviaire comparable sur les tronçons directs concernés. Toute décision prise en application de la présente disposition, ainsi que sa justification, sont notifiées aux transporteurs concernés.

A partir du 1er janvier 2000, dans le cas où un service international par autocars et autobus existant affecte sérieusement la viabilité d'un service ferroviaire comparable sur les tronçons directs concernés, l'autorité compétente d'une partie contractante peut, avec l'accord du Comité mixte, suspendre ou retirer l'autorisation d'exploiter le service international d'autobus et d'autocars après avoir donné un préavis de 6 mois au transporteur.

Le fait qu'un transporteur offre des prix inférieurs à ceux offerts par d'autres transporteurs routiers, ou que la liaison en question est déjà exploitée par d'autres transporteurs routiers, ne peut en lui-même constituer une justification pour refuser la demande.

5. L'autorité délivrante ne peut rejeter les demandes que pour des raisons compatibles avec le présent accord.

6. Si la procédure de formation de l'accord visé au paragraphe 1 n aboutit pas, le Comité mixte peut être saisi.

7. Le Comité mixte, prend, dans les meilleurs délais, une décision qui prend effet dans un délai de trente jours après notification à la Suisse et aux Etats membres de la Communauté intéressés.

8. Une fois accomplie la procédure prévue au présent article, l'autorité délivrante en informe toutes les autorités visées au paragraphe 1 et leur envoie, les cas échéant, une copie de l'autorisation.

#### *Article 5. Délivrance et renouvellement de l'autorisation*

1. Au terme de la procédure visée à l'article 4 de la présente annexe, l'autorité délivrante accorde l'autorisation ou rejette formellement la demande.

2. Le rejet d'une demande doit être motivé. Les parties contractantes garantissent aux transporteurs la possibilité de faire valoir leurs intérêts en cas de rejet de leur demande.

3. L'article 4 de la présente annexe s'applique, mutatis mutandis, aux demandes de renouvellement d'une autorisation ou de modification des conditions dans lesquelles les services soumis à autorisation doivent être effectués.

Dans les cas d'une modification de moindre importance des conditions d'exploitation, en particulier d'une adaptation des fréquences, des tarifs et des horaires, il suffit que l'autorité délivrante communique ladite information aux autorités compétentes de l'autre partie contractante.

#### *Article 6. Caducité de l'autorisation*

La procédure à suivre en matière de caducité de l'autorisation est conforme aux dispositions de l'article 9 du règlement (CEE) n 684/92 et de l'article 44 de l'OCTV.

#### *Article 7. Obligations des transporteurs*

1. Sauf cas de force majeure, l'exploitant d'un service régulier est tenu de prendre, jusqu'à l'échéance de l'autorisation, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant aux normes de continuité, de régularité et de capacité ainsi qu'aux autres conditions fixées par l'autorité compétente conformément à l'article 2, paragraphe 3 de la présente annexe.

2. Le transporteur est tenu de publier l'itinéraire du service, les arrêts, les horaires, les tarifs et les autres conditions d'exploitation, dans la mesure où celles-ci ne sont pas fixées par la loi, de façon à ce que ces informations soient facilement accessibles à tous les usagers.

3. La Suisse et les Etats membres de la Communauté concernés ont la faculté d'apporter, d'un commun accord et en accord avec le titulaire de l'autorisation, des modifications aux conditions d'exploitation d'un service régulier.

## SECTION II. SERVICES OCCASIONNELS ET AUTRES SERVICES EXEMPTES D'AUTORISATION

### *Article 8. Document de contrôle*

1. Les services visés à l'article 18, paragraphe I, de l'accord sont exécutés sous le couvert d'un document de contrôle (feuille de route).

2. Les transporteurs effectuant des services occasionnels doivent remplir la feuille de route avant chaque voyage.

3. Les carnets de feuilles de route sont délivrés par les autorités compétentes de la Suisse et de l'Etat membre de la Communauté dans lequel le transporteur est établi ou par des organismes désignés par elles.

4. Le modèle du document de contrôle ainsi que les modalités de son utilisation sont déterminés par le règlement (CE) n° 2121/98.

### *Article 9. Attestation*

L'attestation prévue à l'article 18, paragraphe 6 de l'accord est délivrée par l'autorité compétente de la Suisse ou de l'Etat membre de la Communauté où le véhicule est immatriculé.

Elle est conforme au modèle fixé par le règlement (CE) n° 2121/98

## SECTION III. CONTRÔLES ET SANCTIONS

### *Article 10. Titres de transport*

1. Les voyageurs utilisant un service régulier, à l'exclusion des services réguliers spécialisés, doivent être munis, durant tout le voyage, d'un titre de transport, individuel ou collectif, indiquant :

- les points de départ et de destination et,
- le cas échéant, le retour, la durée de validité du titre de transport,
- le prix du transport.

2. Le titre de transport prévu au paragraphe 1 doit être présenté à la demande des agents chargés du contrôle.

### *Article 11. Contrôles sur route et dans les entreprises*

1. Dans le cas d'un transport pour compte d'autrui doivent se trouver à bord du véhicule et être présentées à la demande des agents chargés du contrôle, la copie certifiée conforme de la licence communautaire pour les transporteurs communautaires ou de la licence similaire suisse pour les transporteurs suisses, ainsi que, suivant la nature du service, l'autorisation (ou une copie conforme de celle-ci) ou la feuille de route.

Dans le cas d'un transport pour compte propre, l'attestation (ou une copie conforme de celle-ci) doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à la demande des agents chargés du contrôle.

Dans le cas des services visés à l'article 18, paragraphe 2, de l'accord le contrat ou une copie certifiée conforme du contrat tient lieu de document de contrôle.

2. Les transporteurs exploitant des autocars et des autobus affectés aux transports internationaux de voyageurs autorisent tout contrôle visant à assurer que les opérations sont effectuées correctement, notamment en ce qui concerne les temps de conduite et de repos

#### *Article 12. Assistance mutuelle*

1. Sur demande, les autorités compétentes des parties contractantes se communiquent mutuellement tous renseignements utiles en leur possession sur :

- les infractions au présent accord, ainsi qu'aux autres règles applicables aux services de transport internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, qui sont commises sur leur territoire par un transporteur d'une autre partie contractante, ainsi que les sanctions appliquées,

- les sanctions appliquées à leurs propres transporteurs pour les infractions commises sur le territoire de l'autre partie contractante.

2. Les autorités compétentes de la partie contractante d'établissement du transporteur retirent la licence communautaire ou la licence similaire suisse pour les transporteurs suisses lorsque le titulaire :

- ne remplit plus les conditions prévues à l'article 17, paragraphe 1, de l'Accord,
- a fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance de la licence communautaire ou la licence similaire suisse pour les transporteurs suisses.

3. L'autorité délivrante retire l'autorisation lorsque le titulaire ne remplit plus les conditions qui ont déterminé la délivrance de cette autorisation en vertu du présent accord, et notamment lorsque les autorités compétentes de la partie contractante où le transporteur est établi en fait la demande. Elle en avise immédiatement les autorités compétentes de l'autre partie contractante.

4. En cas d'infraction grave ou d'infractions mineures et répétées aux réglementations relatives au transport et en matière de sécurité routière, notamment en ce qui concerne les normes applicables aux véhicules, les temps de conduite et de repos des conducteurs et l'exécution sans autorisation des services parallèles ou temporaires prévus à l'article 1 point 2.1, les autorités compétentes de la partie contractante d'établissement du transporteur qui a commis l'infraction peuvent procéder notamment au retrait de la licence communautaire ou la licence similaire suisse pour les transporteurs suisses ou à des retraits temporaires et/ou partiels des copies conformes de la licence communautaire ou la licence similaire suisse pour les transporteurs suisses.

Ces sanctions sont déterminées en fonction de la gravité de l'infraction commise par le titulaire de la licence communautaire ou la licence similaire suisse pour les transporteurs suisses et en fonction du nombre total des copies conformes dont il dispose au regard de son trafic international.

## ANNEXE 8

### INVENTAIRE DES DISPOSITIONS CONTENUES DANS LES ACCORDS BILATÉRAUX ROUTIERS CONCLUS PAR LA SUISSE AVEC LES DIFFÉRENTS ETATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTÉ RELATIVES À L'OCTROI DES AUTORISATIONS AU TRANSPORT DE VOYAGEURS EN TRAFIC TRIANGULAIRE<sup>1</sup>

## ANNEXE 9

### ANNEXE RELATIVE A LA QUALITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE ET COMBINÉ

Au cas où la Suisse souhaite recourir aux mesures de sauvegarde prévues à l'article 46 de l'accord, les conditions ci-dessous doivent être remplies:

1. Le prix moyen du transport ferroviaire ou combiné à travers la Suisse n'est pas supérieur aux coûts pour un véhicule de 40t PMA sur un trajet de 300 km traversant la chaîne alpine. En particulier, le prix moyen appliqué pour le transport combiné accompagné («route roulante») n'est pas supérieur aux coûts de la route (redevances routières et coûts variables).

2. La Suisse a pris les mesures pour renforcer la compétitivité du transport combiné et du transport ferroviaire de marchandises à travers la Suisse.

3. Les paramètres utilisés pour évaluer la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises et du transport combiné comprennent au minimum:

- l'adéquation des horaires et de la vitesse avec les besoins des utilisateurs;
- le niveau de responsabilité et de garantie assuré sur le service;
- la satisfaction des engagements de qualité du service et les compensations pour les utilisateurs en cas de non- respect de ces engagements par les opérateurs suisses;
- les conditions de réservation.

## ANNEXE 10

### MODALITÉS D'APPLICATION DES REDEVANCES PRÉVUES A L'ARTICLE 40

Sous réserve des dispositions des paragraphes 3b et 5 de l'article 40, les redevances prévues à l'article 40 sont appliquées selon les modalités suivantes :

(a) elles sont, pour les transports empruntant un itinéraire en Suisse dont la distance est inférieure ou supérieure à 300 km, modifiées de manière proportionnelle pour tenir compte du rapport de distance effectivement parcourue en Suisse.

(b) elles sont proportionnelles à la catégorie par poids du véhicule.

---

1. Non publiée ici.

ACTE FINAL

Les plénipotentiaires  
de la Communauté européenne  
et  
de la Confédération suisse

réunis le vingt-et-un juin mil neuf cent quatre-vingt dix-neuf à Luxembourg pour la signature de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route ont adopté les déclarations communes mentionnées ci-après et jointes au présent acte final :

Déclaration commune relative à l'article 38, paragraphe 6,

Déclaration commune relative à de futures négociations additionnelles,

Ils ont également pris acte des déclarations suivantes annexées au présent acte final :

Déclaration relative à la participation de la Suisse aux comités,

Déclaration de la Suisse relative à l'utilisation des contingents (40 T),

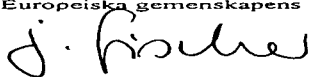
Déclaration de la Communauté européenne relative à l'utilisation des contingents (40 T),

Déclaration de la Suisse relative à l'article 40, paragraphe 4,

Déclaration de la Suisse relative à la facilitation des procédures douanières (article 43, paragraphe 1)

Fait à Luxembourg, le vingt-et-un juin mil neuf cent quatre-vingt dix-neuf

Por la Comunidad Europea  
For Det Europæiske Fællesskab  
Für die Europäische Gemeinschaft  
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα  
For the European Community  
Pour la Communauté européenne  
Per la Comunità europea  
Voor de Europese Gemeenschap  
Pela Comunidade Europeia  
Euroopan yhteisön puolesta  
På Europeiska gemenskapens vägnar

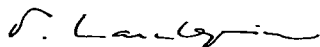


[Joschka Fischer]



[Hans van den Broek]

Por la Confederación Suiza  
For Det Schweiziske Edsforbund  
Für die Schweizerische Eidgenossenschaft  
Για την Ελβετική Συνομοσπονδία  
For the Swiss Confederation  
Pour la Confédération suisse  
Per la Confederazione svizzera  
Voor de Zwitserse Bondsstaat  
Pela Confederação Suíça  
Sveitsin valaliiton puolesta  
På Schweiziska edsförbundets vägnar



[Pascal Couchepin]



[Joseph Deiss]

## DECLARATION COMMUNE RELATIVE A L'ARTICLE 38, PARAGRAPHE 6

Les parties contractantes déclarent que les dispositions de l'article 38, paragraphe 6, ne portent pas préjudice à l'application, dans le cadre du système fédéral suisse, des instruments relevant de la péréquation financière fédérale.

## DÉCLARATION COMMUNE RELATIVE A DE FUTURES NÉGOCIATIONS ADDITIONNELLES

La Communauté européenne et la Confédération suisse déclarent leur intention d'engager des négociations en vue de conclure des accords dans les domaines d'intérêt commun tels que la mise à jour du Protocole 2 de l'Accord de libre-échange de 1972, la participation suisse à certains programmes communautaires pour la formation, la jeunesse, les médias, les statistiques et l'environnement. Ces négociations devraient être préparées rapidement après la conclusion des négociations bilatérales actuelles.

## DÉCLARATION RELATIVE A LA PARTICIPATION DE LA SUISSE AUX COMITÉS

Le Conseil convient que les représentants de la Suisse participent en qualité d'observateurs et pour les points qui les concernent aux réunions des comités et groupe d'experts suivants :

Comités de programmes pour la recherche ; y compris comité de recherche scientifique et technique (CREST)

Commission administrative pour la sécurité sociale des travailleurs migrants

Groupe de coordination sur la reconnaissance mutuelle des diplômes d'enseignement supérieur

Comités consultatifs sur les routes aériennes et pour l'application des règles de la concurrence dans le domaine des transports aériens.

Ces comités se réunissent sans la présence des représentants de la Suisse lors des votes.

En ce qui concerne les autres comités traitant des domaines couverts par les présents accords et pour lesquels la Suisse, soit a repris l'acquis communautaire, soit l'applique par équivalence, la Commission consultera les experts de la Suisse selon la formule de l'article 100 de l'accord EEE.

## DÉCLARATION DE LA SUISSE RELATIVE A L'UTILISATION DES CONTINGENTS (40T)

La Suisse déclare qu'au maximum 50 % des contingents prévus à l'article 8 de l'accord pour des véhicules suisses d'un poids total effectif en charge ne dépassant pas 40 tonnes sera utilisé pour effectuer des transports d'importation, d'exportation et de transit.



DÉCLARATION DE LA CE RELATIVE A L'UTILISATION DES CONTINGENTS  
(40 T)

La Communauté déclare que, d'après les chiffres actuels, elle estime qu'environ 50 % des contingents visés à l'article 8 seront utilisés pour des opérations de transport bilatéral.

DÉCLARATION DE LA SUISSE RELATIVE A L'ARTICLE 40, PARAGRAPHE 4

En ce qui concerne l'application des redevances visées à l'article 40, paragraphe 4, de l'accord, la Suisse déclare qu'elle fixera les redevances valables jusqu'à l'ouverture du premier tunnel de base ou jusqu'au 1er janvier 2008 au plus tard, à un niveau inférieur au montant maximum autorisé par cette disposition. Sur la base de ce calendrier, la Suisse a l'intention de fixer le montant en 2005, 2006 et 2007 à 292.50 CHF en moyenne et à 350 CHF au maximum.

DÉCLARATION DE LA SUISSE RELATIVE A LA FACILITATION DES  
PROCÉDURES DOUANIÈRES (ART. 43, PAR. 1)

Afin de faciliter le dédouanement aux points de passage routiers aux frontières entre l'Union européenne et la Suisse, la Suisse s'engage à adopter les mesures suivantes, qui seront fixées à titre prioritaire au cours de l'année 1999 par le comité mixte établi en vertu de l'accord de 1992 :

assurer, en coopération avec les bureaux de douane des pays frontaliers, que les horaires d'ouverture de ceux-ci aux principaux points de passage routiers aux frontières soient suffisamment longs pour permettre aux poids lourds de commencer leur voyage à travers la Suisse dès que l'interdiction de circuler la nuit est levée ou de continuer leur voyage jusqu'à ce que cette interdiction entre en vigueur. S'il y a lieu, un supplément correspondant au surcoût peut être perçu à cet effet. Ce supplément ne doit toutefois pas excéder 8 CHF ;

assurer, d'ici au 1er janvier 2000, et maintenir par la suite, en coopération avec les autorités douanières des pays frontaliers, un temps de dédouanement pour les poids lourds de 30 minutes lors de chaque passage entre la Suisse et l'Union (mesuré à partir de l'entrée au premier poste de douane jusqu'à la sortie du second).

