

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B****ACUERDO**

**entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera**

(DO L 114 de 30.4.2002, p. 91)

Modificado por:

						Diario Oficial		
						nº	página	fecha
► <b><u>M1</u></b>	Decisión n.º 2/2004 del Comité de Comunidad-Suiza de 22 de junio de 2004	transportes	terrestres	L 75	60	22.3.2005		
► <b><u>M2</u></b>	Decisión n.º 1/2009 del Comité de Comunidad/Suiza de 16 de junio de 2009	transportes	terrestres	L 273	15	17.10.2009		
► <b><u>M3</u></b>	Decisión n.º 1/2010 del Comité de Comunidad/Suiza de 22 de diciembre de 2010	transportes	terrestres	L 19	34	22.1.2011		
► <b><u>M4</u></b>	Decisión n.º 1/2013 del Comité de Comunidad/Suiza de 6 de diciembre de 2013	transportes	terrestres	L 352	79	24.12.2013		
► <b><u>M5</u></b>	Decisión n.º 1/2015 del Comité de Comunidad/Suiza de 16 de diciembre de 2015	transportes	terrestres	L 23	82	29.1.2016		
► <b><u>M6</u></b>	Decisión n.º 2/2016 del Comité de Comunidad/Suiza de 10 de junio de 2016	transportes	terrestres	L 186	38	9.7.2016		
► <b><u>M7</u></b>	Decisión n.º 1/2018 del Comité de Comunidad/Suiza de 12 de junio de 2018	transportes	terrestres	L 166	20	3.7.2018		
► <b><u>M8</u></b>	Decisión n.º 1/2019 del Comité de Comunidad/Suiza de 7 de junio de 2019	transportes	terrestres	L 180	22	4.7.2019		
► <b><u>M9</u></b>	Decisión n.º 2/2019 del Comité de Comunidad/Suiza de 13 de diciembre de 2019	transportes	terrestres	L 13	43	17.1.2020		
► <b><u>M10</u></b>	Decisión n.º 2/2020 del Comité de Comunidad/Suiza de 11 de diciembre de 2020	transportes	terrestres	L 15	34	18.1.2021		
► <b><u>M11</u></b>	Decisión n.º 1/2021 del Comité de Comunidad-Suiza de 30 de junio de 2021	transportes	terrestres	L 255	7	16.7.2021		
► <b><u>M12</u></b>	Decisión n.º 2/2021 del Comité de Comunidad-Suiza de 17 de diciembre de 2021	transportes	terrestres	L 46	125	25.2.2022		

Rectificado por:

- **C1** Rectificación, DO L 33 de 10.2.2016, p. 38 (1/2015)

**▼B****ACUERDO****entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera**

LA CONFEDERACIÓN SUIZA, denominada en lo sucesivo «Suiza», y

LA COMUNIDAD EUROPEA, denominada en lo sucesivo «Comunidad»,

denominadas en lo sucesivo «Partes Contratantes»,

CONSCIENTES del interés mutuo de las Partes Contratantes en fomentar la cooperación y los intercambios, sobre todo mediante la concesión recíproca de acceso a su mercado de transportes, tal como se prevé en el artículo 13 del Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la Confederación Suiza relativo al transporte de mercancías por carretera y por ferrocarril, de 2 de mayo de 1992, denominado en lo sucesivo «Acuerdo de 1992»;

DESEOSAS de desarrollar una política coordinada de transportes destinada a promover la utilización de medios de transporte de mercancías y de viajeros más respetuosos con el medio ambiente, en un deseo de unir la protección del medio ambiente a la eficacia de los sistemas de transportes, en particular en la región alpina;

DESEOSAS de garantizar una competencia leal entre los modos de transporte y teniendo en cuenta que los diferentes modos de transporte deben cubrir los costes que ocasionan;

CONSCIENTES de la necesidad de garantizar la coherencia entre la política de transportes de Suiza y los principios generales de la política comunitaria de transportes, en particular en el contexto de la aplicación de un marco jurídico y normativo coordinado,

HAN CONVENIDO EN LO SIGUIENTE:

**TÍTULO I****DISPOSICIONES GENERALES***Artículo 1***Principios y objetivos generales**

1. El objetivo del presente Acuerdo entre la Comunidad y Suiza es, por una parte, liberalizar el acceso de las Partes Contratantes a su mercado de transporte de mercancías y de viajeros por carretera y por ferrocarril de forma que se garantice un flujo más eficaz del tráfico por el itinerario técnica, geográfica y económicamente más adaptado a todos los modos de transporte a los que se hace referencia en el Acuerdo y, por otra, establecer las modalidades de una política coordinada de transportes.
2. Las disposiciones del Acuerdo y su aplicación se basan en los principios de reciprocidad y libre elección del modo de transporte.
3. Las Partes Contratantes se comprometen a no adoptar medidas discriminatorias en el marco de la aplicación del presente Acuerdo.

**▼B***Artículo 2***Ámbito de aplicación**

1. El presente Acuerdo se aplicará a los transportes bilaterales de mercancías y de viajeros por carretera entre las Partes Contratantes, al tránsito por el territorio de las Partes Contratantes, sin perjuicio del Acuerdo de 1992 y a reserva del apartado 3 del artículo 7, y a las actividades de transporte de mercancías y de viajeros por carretera de carácter triangular y al gran cabotaje para Suiza.
2. El presente Acuerdo se aplicará al transporte internacional de mercancías y de viajeros por ferrocarril, así como al transporte combinado internacional. No se aplicará a las empresas ferroviarias cuya actividad se limite a la explotación de transportes urbanos, suburbanos o regionales.
3. El presente Acuerdo se aplicará a los transportes efectuados por empresas de transporte por carretera o por empresas ferroviarias establecidas en una de las Partes Contratantes.

*Artículo 3***Definiciones**

## 1. Transporte por carretera

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

- «profesión de transportista de mercancías por carretera»: la actividad de cualquier empresa que efectúe, bien por medio de un vehículo automóvil, bien por medio de un conjunto de vehículos, el transporte de mercancías por cuenta ajena;
- «profesión de transportista de viajeros por carretera»: la actividad de cualquier empresa que efectúe, por cuenta ajena, transportes internacionales de viajeros en autocares o autobuses;
- «empresa»: cualquier persona física, cualquier persona jurídica con o sin fines lucrativos, cualquier asociación o agrupación de personas sin personalidad jurídica con o sin fines lucrativos, así como cualquier organismo dependiente de la autoridad pública, tanto si tiene personalidad jurídica propia como si depende de una autoridad que tenga dicha personalidad;
- «vehículo»: vehículo de motor matriculado en una Parte Contratante o conjunto de vehículos de los que al menos el vehículo motor esté matriculado en una Parte Contratante, destinado exclusivamente al transporte de mercancías, o cualquier vehículo de motor que por su tipo de construcción y su equipamiento sea apto para transportar a más de 9 personas, incluido el conductor, y esté destinado a tal fin;
- «transporte internacional»: desplazamiento de un vehículo cuyo punto de partida se encuentra en el territorio de una Parte Contratante y cuyo destino está situado en el territorio de la otra Parte Contratante o en un tercer país, y viceversa, así como el desplazamiento de vacío relacionado con el recorrido mencionado; en el caso de que el punto de partida o de destino del desplazamiento esté situado en un tercer país, el transporte deberá ser realizado por un vehículo matriculado en la Parte Contratante en la que esté situado el punto de partida o de destino del desplazamiento;

**▼B**

- «tránsito»: transporte de mercancías o de viajeros (efectuado sin carga o descarga), así como el desplazamiento de vacío a través del territorio de una Parte Contratante;
- «gran cabotaje para Suiza»: cualquier transporte de mercancías por cuenta ajena efectuado a partir de un Estado miembro de la Comunidad hacia otro Estado miembro por un vehículo matriculado en Suiza, transite el vehículo o no, a lo largo del propio viaje y según el itinerario normal, por Suiza;
- «operaciones de transporte triangular con terceros países»: cualquier transporte de mercancías o de viajeros efectuado a partir de una Parte Contratante hacia un tercer país, y viceversa, por un vehículo matriculado en la otra Parte Contratante, transite el vehículo o no, a lo largo del propio viaje y según el itinerario normal, por el país en el que está matriculado;
- «autorización»: autorización, licencia o concesión necesaria conforme a la legislación de la Parte Contratante.

## 2. Transporte por ferrocarril

A efectos del presente Acuerdo se entenderá por:

- «empresa ferroviaria»: cualquier empresa privada o pública cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción; ésta puede efectuarse con material que no sea propiedad de la empresa ferroviaria en cuestión y con personal que no pertenezca a la empresa ferroviaria de que se trate;
- «agrupación internacional»: cualquier asociación de al menos dos empresas ferroviarias establecidas en diferentes Estados miembros de la Comunidad o, en el caso de una de ellas, en Suiza con objeto de prestar servicios de transporte internacional entre la Comunidad y Suiza;
- «administrador de la infraestructura»: cualquier entidad pública o empresa encargada, en particular, de la instalación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria, así como de la gestión de los sistemas de regulación y seguridad;
- «licencia»: una autorización concedida por la autoridad competente de una Parte Contratante a una empresa a la que se reconoce la condición de empresa ferroviaria, condición que puede limitarse a la prestación de determinados tipos de servicios de transporte;
- «autoridad responsable de las licencias»: los organismos encargados por cada Parte Contratante de expedir las licencias;
- «franja»: la capacidad de infraestructura necesaria para que un tren determinado circule entre dos puntos en un momento determinado;
- «adjudicación»: la asignación de las capacidades de infraestructura ferroviaria por parte de un organismo de adjudicación;

**▼B**

- «organismo de adjudicación»: la autoridad y/o el administrador de la infraestructura designado por una de las Partes Contratantes para adjudicar capacidades de infraestructura;
- «servicios urbanos y suburbanos»: los servicios de transporte que respondan a las necesidades de un centro urbano o de un área urbana, y a las necesidades de transporte entre dicho centro o dicha área y sus extrarradios;
- «servicios regionales»: los servicios de transporte destinados a cubrir las necesidades de transporte de una región;
- «transporte combinado»: los transportes de mercancías realizados por vehículos de carretera o unidades de carga que sean enviados por ferrocarril en una parte del trayecto y por carretera en los recorridos iniciales y/o finales;
- «precios ferroviarios competitivos»: los precios ferroviarios se considerarán competitivos cuando los precios ferroviarios medios en Suiza no sean más elevados que los costes de carretera, tal como se definen en el Anexo 9, para un trayecto similar.

*Artículo 4***Reserva del Acuerdo de 1992**

Sin perjuicio de las excepciones introducidas por el presente Acuerdo, los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes derivados del Acuerdo de 1992 no se verán afectados por las disposiciones del presente Acuerdo.

## TÍTULO II

**TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA**

## A. DISPOSICIONES COMUNES

*Artículo 5***Acceso a la profesión**

1. Las empresas que deseen ejercer la profesión de transportista por carretera deberán cumplir las tres condiciones siguientes:
  - a) honorabilidad;
  - b) capacidad financiera adecuada;
  - c) competencia profesional.
2. Las disposiciones aplicables en la materia se incluyen en la sección 1 del Anexo 1.

*Artículo 6***Normas sociales**

Las disposiciones aplicables en la materia se incluyen en la sección 2 del Anexo 1.



### *Artículo 7*

#### **Normas técnicas**

1. Sin perjuicio de los apartados 2 y 3 siguientes, Suiza adoptará, a más tardar 6 meses después de la firma del presente Acuerdo, regímenes equivalentes a la normativa comunitaria relativa a las condiciones técnicas que regulan el transporte por carretera a la que se hace referencia en la sección 3 del Anexo 1.

2. Suiza dispondrá de un período transitorio de dos años a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo para homologar su legislación relativa a la inspección técnica de los vehículos al Derecho comunitario.

3. A partir del 1 de enero de 2001, el límite del peso total efectivo en carga para los vehículos articulados y los trenes de carretera aplicado por Suiza será de 34 toneladas para todos los tipos de tráfico.

A partir del 1 de enero de 2005, Suiza homologará su legislación en materia de peso máximo autorizado en tráfico internacional para estos vehículos a la vigente en la Comunidad en el momento de la firma del Acuerdo.

4. La imposición de los cánones de carretera definidos en el artículo 40 se efectuará paralelamente al aumento progresivo del límite de peso previsto en el apartado 3.

5. Cada Parte Contratante se comprometerá a no imponer a los vehículos homologados en la otra Parte Contratante a condiciones más estrictas que las vigentes en su propio territorio.

### *Artículo 8*

#### **Régimen transitorio para el peso de los vehículos**

1. Con vistas a la progresiva instauración del régimen definitivo definido en el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 7, los transportes de mercancías realizados con un vehículo cuyo peso total efectivo en carga sea superior a 28 t (antes del 31.12.2000) ó 34 t (entre el 1.1.2001 y 31.12.2004) pero no supere las 40 t, y procedentes de la Comunidad con destino a un lugar situado más allá de la zona suiza próxima a la frontera, tal como se define en el Anexo 6, (y al contrario) o efectuados en tránsito a través de Suiza, estarán sometidos a un contingente mediante el pago de un canon por la utilización de la infraestructura, según las modalidades previstas en los apartados 2, 3, y 4 siguientes. En el caso de los vehículos matriculados en Suiza, dicho contingente se podrá utilizar también para operaciones de transporte dentro del territorio suizo.

2. La Comunidad recibirá un contingente de 250 000 autorizaciones para el año 2000. Suiza recibirá un contingente de 250 000 autorizaciones para el año 2000. En el caso de que el 1 de enero de 2000 no se produzca la entrada en vigor del Acuerdo, el número de autorizaciones previstas para el año 2000 se reducirá de forma proporcional.

3. La Comunidad recibirá un contingente de 300 000 autorizaciones tanto para el año 2001 como para el año 2002. Suiza recibirá un contingente de 300 000 autorizaciones tanto para el año 2001 como para el año 2002.

4. La Comunidad recibirá un contingente de 400 000 autorizaciones tanto para el año 2003 como para el año 2004. Suiza recibirá un contingente de 400 000 autorizaciones tanto para el año 2003 como para el año 2004.

**▼B**

5. La utilización de las autorizaciones previstas en los apartados 2, 3 y 4 estará sujeta, para cada operador, suizo o comunitario, al pago de un canon suplementario por la utilización de la infraestructura suiza, calculado y percibido conforme a las modalidades incluidas en el Anexo 2.

6. A partir del 1 de enero de 2005, los vehículos que cumplan las normas técnicas previstas en el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 7 estarán exentos, de conformidad con el artículo 32, de cualquier régimen de contingente o de autorizaciones.

## B. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

### *Artículo 9*

#### **Transportes de mercancías entre los territorios de las Partes Contratantes**

1. Los transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena así como los viajes de vacío entre los territorios de las Partes Contratantes se efectuarán al amparo de la licencia comunitaria para los transportistas comunitarios prevista en el Reglamento (CEE) n° 881/92 y cuyo modelo figura en el Anexo 3 y de una autorización similar suiza para los transportistas suizos.

2. Las licencias así expedidas sustituirán, en el caso de los transportes incluidos en el ámbito de aplicación del presente Acuerdo, a las autorizaciones bilaterales intercambiadas entre los Estados miembros de la Comunidad y Suiza y que eran necesarias hasta la entrada en vigor del presente Acuerdo.

3. Los transportes mencionados en el Anexo 4 estarán exentos de cualquier régimen de licencia y de cualquier autorización de transporte.

4. Los procedimientos que regulan la expedición, utilización, renovación y retirada de las licencias y los procedimientos relativos a la asistencia mutua estarán cubiertos por las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 881/92 para los transportistas comunitarios y por disposiciones equivalentes suizas.

### *Artículo 10*

#### **Transportes de mercancías en tránsito a través del territorio de las Partes Contratantes**

1. Quedan liberalizados los transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena y los viajes de vacío efectuados en tránsito a través de los territorios de las Partes Contratantes. Estos transportes se efectuarán al amparo de las licencias contempladas en el artículo 9.

2. Se aplicarán los apartados 2, 3 y 4 del artículo 9.

### *Artículo 11*

#### **Tránsito a través de Austria**

Para el tránsito de los operadores suizos a través del territorio austríaco, se aplicará un sistema de ecopuntos equivalente al previsto por el artículo 11 del Protocolo 9 del Acta de Adhesión de Austria a la Unión Europea, dentro de los límites de validez del protocolo. El método de cálculo, las normas detalladas y los procedimientos de gestión y de control de los ecopuntos se definirán a través de un acuerdo administrativo establecido de común acuerdo entre las Partes Contratantes en el momento de la conclusión del presente Acuerdo y que serán conformes mutatis mutandis a las disposiciones del mencionado Protocolo 9.

**▼B***Artículo 12***Gran cabotaje para Suiza**

1. A partir del año 2001, el gran cabotaje para Suiza se admitirá en las condiciones siguientes:

— los transportes se efectuarán al amparo de la licencia suiza contemplada en el apartado 1 del artículo 9;

— se limitarán a una operación de transporte, en el camino de vuelta, posterior a un transporte de mercancías entre Suiza y un Estado miembro de la Comunidad.

2. Hasta esa fecha, sin embargo, podrán seguir ejerciéndose los derechos existentes derivados de los Acuerdos bilaterales vigentes. En el Anexo 5 del presente Acuerdo se incluye una lista de estos derechos.

3. A partir del año 2005, el gran cabotaje para Suiza será totalmente libre. Los transportes se realizarán al amparo de la licencia suiza contemplada en el apartado 1 del artículo 9.

*Artículo 13***Operaciones de transporte triangular con terceros países**

1. El régimen que regula los transportes triangulares con terceros países se fijará de común acuerdo tras la celebración del acuerdo necesario entre, por un lado, la Comunidad y el tercer país en cuestión y, por otro, Suiza y el tercer país en cuestión. Dicho régimen deberá garantizar la reciprocidad de trato entre los operadores comunitarios y suizos para estos transportes triangulares.

2. A la espera de la celebración de los acuerdos entre la Comunidad y los terceros países en cuestión, el presente Acuerdo no afectará a las disposiciones relativas a los transportes triangulares incluidas en los Acuerdos bilaterales concluidos entre los Estados miembros de la Comunidad y Suiza relativos al transporte con terceros países. En el Anexo 5 del presente Acuerdo se incluye una lista de estos derechos.

3. Como consecuencia de la definición del régimen a que se refiere el apartado 1, Suiza concluirá o adaptará, en la medida necesaria, sus acuerdos bilaterales con dichos terceros países.

*Artículo 14***Transporte entre dos puntos situados en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad o entre dos puntos situados en territorio suizo**

Los transportes entre dos puntos situados en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad y realizados por un vehículo matriculado en Suiza, así como los transportes entre dos puntos situados en territorio suizo y realizados por un vehículo matriculado en un Estado miembro de la Comunidad, no estarán autorizados en virtud del presente Acuerdo.



**▼B***Artículo 15***Prohibición de circular durante la noche y los domingos y exenciones del límite de peso**

1. La prohibición de circular durante la noche en territorio suizo se limitará al período comprendido entre las 10 de la noche y las 5 de la mañana.
2. En el Anexo 6 se recogen las exenciones del límite de peso y de la prohibición de circular durante la noche y los domingos.
3. Las exenciones de la prohibición de circular durante la noche se concederán de manera no discriminatoria y podrán obtenerse en una oficina única. Se concederán mediante pago de un canon destinado a cubrir los gastos administrativos.

*Artículo 16***Abolición de determinadas exenciones del límite de peso**

Las disposiciones de los puntos 3 y 4 del apartado II del Anexo 6 del Acuerdo de 1992 dejarán de ser aplicables a partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo.

**C. TRANSPORTES INTERNACIONALES DE VIAJEROS EN AUTOCAR Y AUTOBÚS***Artículo 17***Condiciones aplicables a los transportistas**

1. Cualquier transportista por cuenta ajena podrá realizar los servicios de transporte definidos en el artículo 1 del Anexo 7 sin discriminación por causa de su nacionalidad o su lugar de establecimiento, siempre que:
  - esté facultado, en el Estado miembro de la Comunidad donde esté establecido o en Suiza, para efectuar transportes en autocar y autobús, por medio de servicios regulares, incluidos los servicios regulares especializados, o servicios discrecionales;
  - cumpla la normativa en materia de seguridad vial en lo relativo a las normas aplicables a los conductores y a los vehículos.
2. Cualquier transportista por cuenta propia podrá realizar los servicios de transporte contemplados en el punto 3 del artículo 1 del Anexo 7 sin discriminación por causa de su nacionalidad o su lugar de establecimiento, siempre que:
  - esté facultado, en el Estado miembro de la Comunidad donde esté establecido o en Suiza, para efectuar transportes en autocar y autobús, de acuerdo con las condiciones de acceso al mercado fijadas por la normativa nacional;
  - cumpla la normativa en materia de seguridad vial en lo relativo a las normas aplicables a los conductores y a los vehículos.

**▼B**

3. Para la ejecución de transportes internacionales de viajeros por autocar y autobús, cualquier transportista que cumpla los criterios establecidos en el apartado 1 deberá poseer una licencia comunitaria para los transportistas comunitarios o una licencia similar suiza para los transportistas suizos.

El modelo y los procedimientos de expedición, utilización y renovación de las licencias figuran en las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 684/92, modificado por el Reglamento (CE) n° n° 11/98, para los transportistas comunitarios y en las disposiciones equivalentes suizas.

*Artículo 18***Acceso al mercado**

1. Los servicios ocasionales definidos en el punto 2.1 del artículo 1 del Anexo 7 no requerirán ningún tipo de autorización.

2. Los servicios regulares especializados definidos en el punto 1.2 del artículo 1 del Anexo 7 no requerirán autorización siempre que estén amparados, en el territorio de la Comunidad, por un contrato concluido entre el organizador y el transportista.

3. Los desplazamientos de vacío de los vehículos en relación con los transportes contemplados en los apartados 1 y 2 tampoco requerirán autorización alguna.

4. Los servicios regulares requerirán una autorización conforme a los artículos 2 y siguientes del Anexo 7:

5. Los servicios regulares especializados que no estén amparados por un contrato concluido entre el organizador y el transportista requerirán, en el territorio de la Comunidad, una autorización con arreglo a los artículos 2 y siguientes del Anexo 7.

En territorio suizo tales servicios no requerirán autorización alguna.

6. Los transportes por carretera por cuenta propia definidos en el punto 3 del artículo 1 del Anexo 7 no requerirán autorización y en el territorio de la Comunidad estarán sujetos a un régimen de certificación.

*Artículo 19***Operaciones triangulares con terceros países**

1. El régimen que regula los transportes triangulares con terceros países se fijará de común acuerdo tras la conclusión del acuerdo necesario entre, por un lado, la Comunidad y el tercer país en cuestión y, por otro, Suiza y el tercer país en cuestión. Dicho régimen deberá garantizar la reciprocidad de trato entre los operadores comunitarios y suizos para estos transportes triangulares.

2. A la espera de la conclusión de acuerdos entre la Comunidad y los terceros países en cuestión, el presente Acuerdo no afectará a las disposiciones relativas al transporte contemplado en el apartado 1 que se incluyen en los Acuerdos bilaterales celebrados entre los Estados miembros de la Comunidad y Suiza relativos al transporte con terceros países. En el Anexo 8 del presente Acuerdo se incluye una lista de estos derechos.

**▼B**

3. Como consecuencia de la definición del régimen a que se refiere el apartado 1, Suiza concluirá o adaptará en la medida necesaria sus acuerdos bilaterales con dichos terceros países.

*Artículo 20***Operaciones de transporte entre dos puntos situados en el territorio de una misma Parte Contratante**

1. En virtud del presente Acuerdo no estarán autorizadas las operaciones de transporte entre dos puntos situados en el territorio de una misma Parte Contratante efectuadas por transportistas establecidos en la otra Parte Contratante.

2. Sin embargo, los derechos existentes derivados de los Acuerdos bilaterales vigentes concluidos entre los Estados miembros de la Comunidad y Suiza podrán seguir ejerciéndose, siempre que ello no implique discriminación alguna entre transportistas comunitarios ni se falsee la competencia. En el Anexo 8 del presente Acuerdo se incluye una lista de estos derechos.

*Artículo 21***Procedimientos**

Los procedimientos que regulan la expedición, utilización, renovación y caducidad de las autorizaciones y los procedimientos relativos a la asistencia mutua estarán cubiertos por las disposiciones del Anexo 7 del presente Acuerdo.

*Artículo 22***Disposición transitoria**

Las autorizaciones de los servicios existentes en la fecha de entrada en vigor del presente Acuerdo seguirán siendo válidas hasta su expiración, en la medida en que dichos servicios sigan estando sujetos a autorización.

## TÍTULO III

**TRANSPORTES FERROVIARIOS INTERNACIONALES***Artículo 23***Autonomía de gestión**

Las Partes Contratantes se comprometen a:

- garantizar la autonomía de gestión de las empresas ferroviarias, en particular dotándolas de un régimen autónomo y permitiéndoles ajustar sus actividades al mercado y administrarlas bajo la responsabilidad de sus órganos de dirección;
- separar la gestión de la infraestructura ferroviaria de la explotación de los servicios de transporte de las empresas ferroviarias, al menos en el plano contable; la ayuda concedida a una de estas dos actividades no podrá transferirse a la otra.



#### *Artículo 24*

##### **Derechos de acceso y de tránsito a la infraestructura ferroviaria**

1. Las empresas ferroviarias y las agrupaciones internacionales disfrutarán de los derechos de acceso y/o de tránsito definidos por la legislación comunitaria a la que se hace referencia en la sección 4 del Anexo 1.
2. Se concederá a las empresas ferroviarias establecidas en el territorio de una Parte Contratante un derecho de acceso a la infraestructura en el territorio de la otra Parte Contratante para la explotación de servicios de transportes combinados internacionales.
3. Con el fin de resolver las cuestiones de regulación y de seguridad del tráfico relativas a los servicios de transportes internacionales a que se refieren los apartados 1 y 2, las empresas ferroviarias y las agrupaciones internacionales que exploten sus derechos de acceso o de tránsito concluirán los acuerdos administrativos, técnicos y financieros necesarios con los administradores de la infraestructura ferroviaria utilizada.

#### *Artículo 25*

##### **Licencias ferroviarias**

1. La concesión de una licencia adecuada al tipo de servicio ferroviario de que se trate es una condición previa a cualquier solicitud de acceso o de tránsito a la infraestructura ferroviaria y, por consiguiente, al derecho de explotar servicios de transporte. La licencia no dará por sí misma derecho de acceso a la infraestructura ferroviaria.
2. Una empresa ferroviaria tendrá derecho a solicitar una licencia en Suiza o en el Estado miembro de la Comunidad en que esté establecida. Las Partes Contratantes no concederán licencias ni prorrogarán su validez cuando no se cumplan los requisitos del presente Acuerdo.
3. Las licencias serán expedidas, por la autoridad responsable de las licencias especialmente designadas, a las empresas existentes y nuevas, bajo la responsabilidad de las Partes Contratantes.
4. Las licencias serán reconocidas en la Comunidad o en Suiza de forma recíproca.
5. Estarán sujetas a requisitos fijados por las Partes Contratantes en materia de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional así como de cobertura de su responsabilidad civil durante todo su período de validez. Las disposiciones aplicables en la materia se incluyen en la sección 4 del Anexo 1.
6. Las licencias conservarán su validez mientras la empresa ferroviaria cumpla las obligaciones previstas por las disposiciones legislativas antes mencionadas. No obstante, la autoridad responsable podrá disponer una revisión a intervalos regulares.
7. Los procedimientos relativos a la verificación, la modificación, la suspensión o la retirada de una licencia estarán regulados por las disposiciones legislativas mencionadas anteriormente.



#### *Artículo 26*

##### **Asignación del certificado de seguridad**

1. Las Partes Contratantes establecerán para las empresas ferroviarias la obligación de presentar, además, un certificado de seguridad en el que consten los requisitos impuestos a las empresas ferroviarias en materia de seguridad para garantizar un servicio seguro en los recorridos de que se trate.
2. La empresa ferroviaria podrá solicitar el certificado de seguridad ante una instancia designada por la Parte Contratante en la que se encuentre la infraestructura utilizada.
3. Para obtener el certificado de seguridad, la empresa ferroviaria deberá cumplir las prescripciones de la legislación suiza en la parte del recorrido situada en Suiza y de la legislación aplicable en la Comunidad en la parte del recorrido situada en el territorio de la Comunidad.

#### *Artículo 27*

##### **Asignación de franjas**

1. Cada Parte Contratante designará al responsable de la adjudicación de las capacidades, bien sea una autoridad específica o el administrador de la infraestructura. El organismo de adjudicación, que tendrá conocimiento de la totalidad de las franjas disponibles, velará en particular por que:
  - la capacidad de infraestructura ferroviaria se adjudique por procedimientos equitativos y no discriminatorios, y
  - el procedimiento de adjudicación permita una utilización eficaz y óptima de la infraestructura, sin perjuicio de los apartados 3 y 4 del presente artículo.
2. La empresa ferroviaria o la agrupación internacional que solicite la asignación de una o varias franjas se dirigirá al organismo (u organismos) de adjudicación de la Parte Contratante de cuyo territorio tenga lugar la salida del servicio de transporte. El organismo de adjudicación al que se presente la solicitud de capacidad de infraestructura informará inmediatamente a sus homólogos interesados. Éstos se pronunciarán a más tardar un mes después de la recepción de la información necesaria. Cada organismo de adjudicación podrá denegar una solicitud. El organismo de adjudicación al que se presente la solicitud se pronunciará, en concertación con sus homólogos interesados, a más tardar dos meses después de la fecha en que se haya notificado toda la información necesaria. Los procedimientos relativos a la tramitación de una solicitud de capacidad de infraestructura estarán regulados por las disposiciones que figuran en la sección 4 del Anexo 1.
3. La Comunidad y Suiza podrán adoptar las medidas necesarias para garantizar que, en el momento de la adjudicación de las capacidades de infraestructura ferroviaria, se conceda prioridad a los servicios ferroviarios siguientes:
  - a) servicios prestados en interés público,
  - b) servicios prestados, total o parcialmente, en una infraestructura específicamente construida o acondicionada para dichos servicios (por ejemplo, líneas especiales de alta velocidad o líneas especializadas en el transporte de mercancías).

**▼B**

4. La Comunidad y Suiza podrán encargar al organismo de adjudicación que conceda a las empresas ferroviarias que presten determinados tipos de servicios o lo hagan en determinadas regiones derechos especiales en materia de adjudicación de las capacidades de infraestructura con carácter no discriminatorio, si tales derechos resultan indispensables para garantizar un buen nivel de servicio público o una utilización eficaz de la capacidad de infraestructura, o para permitir la financiación de infraestructuras nuevas.

5. Las Partes Contratantes podrán prever la posibilidad de que las solicitudes de acceso a las infraestructuras vayan acompañadas del depósito de una fianza o de la constitución de un aval comparable.

6. La Comunidad y Suiza adoptarán y publicarán los procedimientos de adjudicación de las capacidades de infraestructura ferroviaria y, además, informarán de ello al Comité mixto creado en virtud del artículo 51 del presente Acuerdo.

*Artículo 28***Contabilidad y cánones de utilización**

1. La contabilidad del administrador de la infraestructura deberá mantener al menos un equilibrio considerado a lo largo de un período de tiempo razonable entre, por una parte, los ingresos por los cánones y las posibles contribuciones estatales y, por otra, los gastos de infraestructura.

2. El administrador de la infraestructura aplicará un canon de utilización de la infraestructura ferroviaria, cuya administración garantizará, a pagar por las empresas ferroviarias o las agrupaciones internacionales que utilicen dicha infraestructura.

3. Los cánones de utilización de la infraestructura se fijarán, en particular, en función de la naturaleza del servicio, su duración, la situación del mercado y la naturaleza y el desgaste de la infraestructura.

4. Los cánones se pagarán al administrador o administradores de la infraestructura.

5. Previa consulta con el administrador de la infraestructura, cada Parte Contratante establecerá las normas de fijación de los cánones. Los cánones percibidos por servicios de naturaleza equivalente en un mismo mercado se aplicarán sin discriminación.

6. El administrador de la infraestructura informará con la debida antelación a las empresas ferroviarias o las agrupaciones internacionales que utilicen sus infraestructuras para efectuar los servicios a los que se hace referencia en el artículo 24 de cualquier modificación importante de la calidad o capacidad de la infraestructura de que se trate.

*Artículo 29***Recursos**

1. La Comunidad y Suiza adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones adoptadas en materia de adjudicación de las capacidades de infraestructura o de percepción de los cánones puedan ser objeto de recurso ante una instancia independiente. Dicha instancia se pronunciará en el plazo de los dos meses siguientes a la presentación de toda la información necesaria.

**▼B**

2. Las Partes Contratantes adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las decisiones adoptadas de conformidad con el apartado 1 y el apartado 3 del artículo 25 se someten a control jurisdiccional.

## TÍTULO IV

## POLÍTICA COORDINADA DE TRANSPORTES

## A. DISPOSICIONES GENERALES

*Artículo 30***Objetivos**

1. Las Partes Contratantes acuerdan desarrollar en la medida necesaria una política coordinada de los transportes de mercancías y de viajeros. El objetivo de dicha política será combinar la eficacia de los sistemas de transporte y la protección del medio ambiente, garantizando de este modo una movilidad duradera.
2. Las Partes Contratantes se esforzarán por establecer en sus territorios respectivos una amplia comparabilidad de las condiciones de transporte, incluidas las relativas a la fiscalidad, con objeto, en particular, de evitar el desvío de tráfico en las regiones alpinas o de conseguir en dichas regiones una mejor distribución del tráfico.

*Artículo 31***Medidas**

1. Con vistas a la consecución de este objetivo, las Partes Contratantes adoptarán medidas destinadas a garantizar una competencia sana entre y en los modos de transporte y a facilitar el uso de medios de transporte de mercancías y de viajeros más respetuosos con el medio ambiente.
2. Las medidas incluirán como complemento de las disposiciones de los Títulos II y III:
  - el desarrollo de infraestructuras ferroviarias a través de los Alpes y la disponibilidad de servicios de transporte ferroviario y combinado competitivos, en términos de precio y calidad;
  - el establecimiento de sistemas adecuados de cánones para los transportes por carretera;
  - disposiciones complementarias.
3. Las medidas adoptadas por las Partes Contratantes en el ámbito del presente Acuerdo se aplicarán de forma progresiva y, a ser posible, coordinada.

*Artículo 32***Principios**

- Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 47, las medidas recogidas en el artículo 31 se ajustarán a los principios siguientes:
- no discriminación, directa o indirecta, en razón de la nacionalidad del transportista o del lugar de matriculación del vehículo o del origen y/o destino del transporte;

**▼B**

- libre elección del modo de transporte;
- no introducción de restricciones cuantitativas unilaterales;
- territorialidad;
- proporcionalidad de la imposición con los costes vinculados al transporte, incluidos los fijados en función de criterios relativos al tipo de vehículo;
- transparencia;
- comparabilidad de las condiciones de uso entre pasos transalpinos;
- prevención de distorsiones en los flujos de tráfico en las regiones alpinas;
- reciprocidad.

**B. TRANSPORTES FERROVIARIOS Y COMBINADOS***Artículo 33***Objetivos**

1. Las Partes Contratantes convienen en el objetivo de poner en marcha una oferta ferroviaria y de transporte combinado suficiente en términos de capacidad y competitiva económicamente y en cuanto a calidad de servicio con el transporte por carretera en la región alpina, que respete los principios enumerados en el artículo 32 y garantice el libre juego de las fuerzas del mercado, en particular en el contexto de la apertura del acceso a las infraestructuras ferroviarias prevista en el Título III, así como la autonomía de las empresas ferroviarias.
2. A tal fin, las Partes Contratantes:
  - dentro del límite de sus competencias, adoptarán, tanto en Suiza como en el territorio comunitario, medidas relativas a las infraestructuras y a las condiciones operativas que garanticen la viabilidad a largo plazo, la coherencia y la integración de la oferta suiza en un sistema ferroviario de largo recorrido;
  - se comprometerán asimismo a desarrollar la interconexión y la interoperabilidad de sus redes ferroviarias y de transporte combinado. Garantizarán la colaboración necesaria a tal fin con las organizaciones internacionales y las instituciones interesadas y encargarán al Comité mixto el seguimiento de estos aspectos.
3. Las Partes Contratantes se comprometerán a adoptar las disposiciones necesarias para promover, paralelamente a la aplicación progresiva de la fiscalidad por carretera, contemplada en el artículo 40, la disponibilidad para los usuarios de una oferta ferroviaria y de transporte combinado de características tales, en términos de capacidad, precios y calidad, que garantice un reparto equitativo del tráfico en los diferentes pasos transalpinos.

*Artículo 34***Capacidad de la oferta ferroviaria**

1. Las Partes Contratantes confirmarán sus compromisos respectivos, incluidos en los artículos 5 y 6 del Acuerdo de 1992, que establece, en el caso de Suiza, la construcción de la NLFA y, en el caso de la



**▼B**

Comunidad, la mejora de la capacidad de las vías de acceso norte y sur a la NLFA. Acuerdan que estas nuevas infraestructuras ferroviarias se realicen con el gálibo C de la UIF.

2. Para la Comunidad, las medidas de infraestructuras contempladas en el apartado 1 se incluyen entre las adoptadas en el ámbito y las condiciones previstas de la Decisión 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte que incluye los ejes ferroviarios y de transporte combinado a través de los Alpes y, en particular, las vías de acceso a las infraestructuras ferroviarias suizas, así como las instalaciones de transporte combinado.

3. Las dos Partes Contratantes trabajarán de común acuerdo para que sus autoridades competentes respectivas puedan planificar y realizar de forma coordinada las medidas de infraestructura ferroviaria y de transporte combinado necesarias para cumplir los compromisos expuestos en los apartados 1 y 2 y armonizar el calendario de los trabajos en función de las capacidades requeridas. Actuarán de esta forma persiguiendo el objetivo de rentabilizar las inversiones realizadas. A tal efecto, adoptarán todas las medidas pertinentes en el Comité mixto.

4. El Comité mixto podrá crear un Subcomité encargado de vigilar la coordinación de los proyectos de infraestructura en la región alpina. El Subcomité estará compuesto por representantes de Suiza, de la Comunidad y de los Estados miembros de la Comunidad situados en la región alpina.

*Artículo 35***Parámetros económicos**

1. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas necesarias para la consecución del objetivo fijado en el artículo 33. A tal fin, velarán por que el transporte ferroviario de mercancías y el transporte combinado, incluido el transporte combinado acompañado, a través de Suiza sigan siendo competitivos, a nivel comparable de precios y calidad de servicio, con el transporte por carretera en el mismo itinerario, respetando al mismo tiempo la garantía de autonomía de las empresas ferroviarias.

2. Para conseguir una oferta ferroviaria y de transporte combinado adaptada, las Partes Contratantes podrán apoyar financieramente las inversiones en la infraestructura ferroviaria, el equipamiento fijo o móvil necesario para el transbordo entre modos terrestres, los materiales de transporte específicamente adaptados al transporte combinado y utilizados para el transporte combinado y, dentro de los límites autorizados por sus legislaciones respectivas, los costes de explotación para los servicios de transporte combinado que transiten por el territorio suizo, siempre que estas medidas contribuyan al crecimiento del nivel de calidad y de la competitividad en precio de la oferta ferroviaria y de transporte combinado y no falseen de forma desproporcionada la competencia entre operadores. La fijación de los precios del trayecto ferroviario sigue siendo competencia de las autoridades o entidades competentes.

3. Asimismo, las Partes Contratantes podrán concluir contratos de servicio público con las empresas ferroviarias para asegurar servicios de transporte ferroviario suficientes, habida cuenta en particular de los factores sociales y medioambientales.

**▼B**

4. Las Partes Contratantes, dentro de los límites de sus competencias, velarán por que las consecuencias sobre el mercado de las posibles ayudas públicas concedidas por una de las Partes Contratantes no se vean contrarrestadas por el comportamiento de la otra Parte Contratante o de una entidad establecida en su propio territorio o en el de la otra Parte.

5. El Comité mixto velará por la aplicación por las Partes Contratantes de las disposiciones de este artículo.

*Artículo 36***Parámetros de calidad**

1. Las Partes Contratantes acuerdan adoptar todas las medidas necesarias para la consecución del objetivo fijado en el artículo 33. A tal fin, se comprometerán a promover el transporte combinado.

2. En la fase de régimen transitorio previsto en el artículo 8, Suiza se comprometerá también, de acuerdo con las disposiciones del Título II del Acuerdo de 1992, a crear una oferta de transporte combinado acompañado («autopista rodante») que sea competitiva con la carretera en términos de calidad y precios.

3. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas necesarias para fomentar el transporte combinado. Velarán, en particular, por la aplicación de las disposiciones siguientes:

- cumplimiento de las reglamentaciones en materia de normas técnicas y sociales para el transporte por carretera, en particular en lo que se refiere a los tiempos de conducción y de descanso, los límites de velocidad y las normas de pesos y de dimensiones máximos;
- reducción de los controles fronterizos para los transportes ferroviarios y traslado de los mismos al punto de embarque o desembarque, de conformidad con el Convenio de 20 de mayo de 1987 entre la Comunidad y Suiza y los Estados de la AELC relativo a un régimen de tránsito común;
- facilidad a la hora de organizar la cadena de transporte combinado simplificando las condiciones reglamentarias y administrativas que regulan cada una de sus partes;
- estímulo a los operadores de transporte combinado y empresas ferroviarias para que mejoren su calidad de servicio.

En el Anexo 9 figura una lista de parámetros ferroviarios, que se tendrán en cuenta para el recurso al artículo 46.

4. En el ámbito de sus competencias, las Partes Contratantes se esforzarán por adoptar medidas adecuadas para permitir la rápida creación de corredores de flete ferroviario. Se informarán periódicamente de cualquier medida que se propongan adoptar relativa a dichos corredores.

5. El Comité mixto elaborará cada dos años un informe sobre la aplicación de las medidas a que se hace referencia en el presente artículo.

**▼B****C. SISTEMAS DE CÁNONES DEL TRANSPORTE POR CARRETERA***Artículo 37***Objetivos**

De acuerdo con los objetivos del Título III del Acuerdo de 1992, las Partes Contratantes fijan como objetivo, en el ámbito de sus competencias y con arreglo a sus procedimientos respectivos, la introducción progresiva de sistemas de cánones orientados hacia la imputación a los vehículos de carretera, como a los otros modos de transporte, de los costes que ocasionen.

*Artículo 38***Principios**

1. Los sistemas de cánones se basarán en los principios enunciados en el artículo 32, en particular, la no discriminación, la proporcionalidad y la transparencia.
2. La tarificación se compondrá de impuestos sobre los vehículos, tasas sobre los carburantes y cánones por la utilización de la red de carreteras.
3. Para la consecución de los objetivos mencionados en el artículo 37 se elegirán, preferentemente, las medidas que no ocasionen un desvío del tráfico con relación al itinerario técnica, económica y geográficamente más apropiado entre el lugar de salida y el lugar de destino final del transporte.
4. Las medidas se aplicarán de forma que no obstaculicen la libre circulación de bienes o servicios entre las Partes Contratantes, en particular en lo que se refiere a la administración y la recaudación de los peajes o de los derechos de utilización de la red, la ausencia de control o de comprobación sistemática en las fronteras entre las Partes Contratantes y la ausencia de formalidades excesivas. Para evitar dificultades a este respecto, Suiza se esforzará por aplicar la normativa comunitaria vigente en la materia.
5. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los vehículos cuyo peso máximo autorizado («PMA») indicado en el certificado de matriculación sea igual o superior a 12 toneladas. No obstante, el presente Acuerdo no impedirá que cada Parte Contratante adopte, en su territorio, medidas relativas a los vehículos que tengan un PMA inferior a 12 toneladas.
6. Las Partes Contratantes no concederán ayudas estatales directas ni indirectas a las empresas, en particular a las empresas de transporte, para compensar las repercusiones sobre las mismas de la imputación de los costes sobre las operaciones de transporte, a través de los cánones previstos por el presente Acuerdo.

*Artículo 39***Interoperabilidad de los instrumentos**

Para alcanzar un nivel adecuado de interoperabilidad de los sistemas electrónicos de percepción de los cánones de circulación las Partes Contratantes se consultarán en el seno del Comité mixto.



#### Artículo 40

##### Medidas suizas

1. Para alcanzar los objetivos definidos en el artículo 37 y a la vista de los aumentos del límite de peso fijados en el apartado 3 del artículo 7, Suiza introducirá un sistema no discriminatorio de cánones sobre los vehículos en dos etapas, que comenzarán, respectivamente, el 1 de enero de 2001 y el 1 de enero de 2005. Este sistema de cánones se basará en particular en los principios citados en el apartado 1 del artículo 38 y en las modalidades definidas en el Anexo 10.

2. Los cánones se diferenciarán en función de 3 categorías de normas de emisiones (EURO). En el sistema de cánones aplicable a partir del 1 de enero de 2005, la diferencia de canon de una categoría a otra será lo más amplia posible, pero no superará el 15 % de la media ponderada de los cánones que se indica en el apartado 4.

3. a) En el sistema de cánones aplicable a partir del 1 de enero de 2001, los importes máximos para un vehículo cuyo peso total efectivo en carga no supere las 34 t y para un trayecto de una distancia de 300 km que atravesase la cadena alpina no podrán ser superiores, respectivamente, a 205 CHF para los vehículos que no cumplan a las normas EURO, 172 CHF para los vehículos que cumplan la norma EURO I y 145 CHF para los vehículos que cumplan la norma EURO II.

b) No obstante lo dispuesto en el apartado 3.a anterior, la Comunidad recibirá durante el periodo comprendido entre el 1 de enero de 2001 y el 31 de diciembre de 2004 un contingente anual válido para 220 000 desplazamientos simples de vehículos de vacío o cargados con mercancía ligera, siempre que el peso total efectivo en carga del vehículo no sea superior a 28 t, efectuados en tránsito a través de la cadena alpina suiza, mediante pago de un canon por utilización de las infraestructuras cuyo importe ascenderá a 50 CHF en el año 2001, 60 CHF en el año 2002, 70 CHF en el año 2003 y 80 CHF en el año 2004. Suiza recibirá también un contingente en las mismas condiciones. Estos desplazamientos estarán sujetos al procedimiento normal de control.

4. En el sistema de cánones aplicable a partir del 1 de enero de 2005, la media ponderada de los cánones no superará los 325 CHF para un vehículo cuyo peso total efectivo en carga no supere las 40 t y que recorra una distancia de 300 km atravesando la cadena alpina. El canon para la categoría más contaminante no superará los 380 CHF.

5. Una parte de los cánones mencionados en los apartados 3 y 4 podrá estar constituida por peajes de utilización de las infraestructuras especiales alpinas. Esta parte no podrá representar más de un 15 % de los cánones mencionados en los apartados 3 y 4.

6. Los valores ponderales mencionados en el apartado 4 se determinarán en función del número de vehículos por categoría de norma EURO que circulan en Suiza. El número de vehículos de cada categoría se fijará sobre la base de recuentos que serán examinados por el Comité mixto. El Comité mixto determinará el valor ponderal sobre la base de

**▼B**

exámenes bianuales, el primero de los cuales tendrá lugar antes del 1 de julio de 2004, para tener en cuenta la evolución de la estructura del parque de vehículos que circulan en Suiza y la evolución de las normas EURO.

*Artículo 41***Medidas comunitarias**

La Comunidad continuará desarrollando sistemas de cánones, aplicables en su territorio, vinculados a los costes ocasionados por la utilización de las infraestructuras. Estos sistemas se basarán en el principio de pago por utilización.

*Artículo 42***Reexamen del nivel de los cánones**

1. Con efecto a 1 de enero de 2007, y a continuación cada dos años, los niveles máximos de los cánones determinados en el apartado 4 del artículo 40 se ajustarán para tomar en consideración la tasa de inflación en Suiza durante los dos últimos años. A efectos de este reajuste, Suiza comunicará al Comité mixto, a más tardar el 30 de septiembre del año anterior al ajuste, los datos estadísticos necesarios para justificar la adaptación prevista. A petición de la Comunidad, el Comité mixto se reunirá dentro de los 30 días siguientes a dicha comunicación para efectuar consultas sobre el reajuste previsto.

En caso de que, durante el período comprendido entre la fecha de la firma del presente Acuerdo y el 31 de diciembre de 2004, la tasa media de inflación de Suiza supere el 2 % anual, los niveles máximos de los cánones definidos en el apartado 4 del artículo 40 se ajustarán para tener en cuenta únicamente la inflación que supere la tasa media anual de 2 %. Se aplicará el procedimiento previsto en el párrafo anterior.

2. A partir del 1 de enero de 2007, el Comité mixto podrá, previa petición de una de las Partes Contratantes, reexaminar los niveles máximos de los cánones determinados en el apartado 4 del artículo 40, para ajustarlos previa decisión adoptada de común acuerdo. Dicho examen se hará en función de los criterios siguientes:

- el nivel y la estructura de los cánones fiscales en ambas Partes Contratantes, y, en particular, los relativos a pasos transalpinos comparables;
- el reparto del tráfico entre pasos transalpinos comparables;
- la evolución del reparto modal en la región alpina;
- el desarrollo de la infraestructura ferroviaria que atraviesa el arco alpino.

**D. MEDIDAS COMPLEMENTARIAS***Artículo 43***Facilitación de los controles fronterizos**

1. Las Partes Contratantes se esforzarán por aligerar y simplificar las formalidades que afectan al transporte, especialmente en el ámbito aduanero.

**▼B**

2. El Acuerdo entre la Comunidad Económica Europea y la Confederación Suiza relativo a la facilitación de los controles y formalidades en el transporte de mercancías, de 21 de noviembre de 1990, el Convenio relativo a un régimen común de tránsito, de 20 de mayo de 1987 así como, en el ámbito del transporte ferroviario, el acuerdo entre compañías de ferrocarril relativo a la visita técnica de cesión de vagones de mercancías en tráfico internacional serán la base de las medidas adoptadas por las Partes Contratantes en aplicación del apartado 1.

*Artículo 44***Normas ecológicas para los vehículos industriales**

1. Con el fin de proteger mejor el medio ambiente, y sin perjuicio de las obligaciones derivadas del artículo 7, las Partes Contratantes se propondrán especialmente introducir normas ecológicas de alto nivel de protección para reducir las emisiones de gases, partículas y ruido de los vehículos industriales pesados.
2. Durante la preparación de estas normas, las Partes Contratantes mantendrán consultas periódicamente.
3. La categoría de emisión (EURO) de los vehículos pesados (tal como se define en la legislación comunitaria), si no se menciona en el certificado de matriculación del vehículo, se verificará a partir de la fecha de primera puesta en circulación que figure en el certificado o, en su caso, a partir de un documento adicional especial expedido por las autoridades competentes del Estado de expedición.

*Artículo 45***Observatorio del tráfico**

1. A partir de la entrada en vigor del presente Acuerdo se establecerá un Observatorio permanente para el seguimiento del tráfico por carretera, por ferrocarril y combinado en la región alpina. El Observatorio informará anualmente sobre la evolución del tráfico al Comité mixto establecido en el artículo 51 del presente Acuerdo. El Comité mixto podrá igualmente pedir al Observatorio un informe especial, en particular, en caso de aplicación de las disposiciones de los artículos 46 y 47 del presente Acuerdo.
2. La financiación de los trabajos del Observatorio estará garantizada por las Partes Contratantes. El Comité mixto determinará la fórmula de reparto de la financiación.
3. Las Partes Contratantes fijarán las modalidades administrativas de funcionamiento del Observatorio mediante una Decisión del Comité mixto que se adoptará en su primera reunión.

**E. MEDIDAS CORRECTORAS***Artículo 46***Medidas de salvaguardia unilaterales**

1. Si, después del 1 de enero de 2005, a pesar de los precios ferroviarios competitivos y la aplicación correcta de las medidas previstas en el artículo 36 relativas a los parámetros de calidad, hay problemas en el flujo del tráfico transalpino suizo por carretera y si, durante un periodo de 10 semanas, el porcentaje medio de utilización de las capacidades correspondientes a la oferta ferroviaria en el territorio suizo (transporte combinado acompañado y no acompañado) es inferior a 66 %, Suiza

**▼B**

podrá, mediante exención de las modalidades previstas en los apartados 4 y 5 del artículo 40, aumentar los cánones previstos en el apartado 4 del artículo 40 un máximo de un 12,5 %. El producto de este aumento se dedicará íntegramente a los transportes por ferrocarril y combinado con el fin de reforzar su competitividad con el transporte por carretera.

2. En el caso de que en territorio comunitario se produzcan las mismas circunstancias que las enunciadas en el apartado 1, la Comunidad podrá, en condiciones comparables, recurrir a medidas análogas para resolver la situación.

3. a) El alcance y la duración de la medida de salvaguardia prevista en los apartados precedentes estarán limitados a lo estrictamente indispensable para resolver la situación. La duración máxima será de seis meses, prorrogables una vez por un período de seis meses. El Comité mixto podrá decidir de común acuerdo prórrogas ulteriores.

b) Cuando una Parte Contratante haya aplicado ya con anterioridad las medidas citadas en los apartados 1 ó 2, su aplicación por dicha Parte Contratante quedará en este caso sujeta a las condiciones siguientes:

— cuando el período de aplicación precedente no haya superado los seis meses, la aplicación de nuevas medidas sólo se autorizará una vez transcurrido un plazo de 12 meses a partir del final del período de aplicación anterior;

— cuando el período de aplicación haya sido superior a seis meses, la aplicación de nuevas medidas sólo se autorizará una vez transcurrido un plazo de 18 meses a partir del final del período de aplicación anterior;

— no podrá haber en ningún caso más de dos períodos de recurso a medidas de salvaguardia durante un período de cinco años calculado a partir del principio del primer período de aplicación de las medidas de salvaguardia.

El Comité mixto podrá decidir, de común acuerdo, derogar en casos específicos las limitaciones citadas.

4. Antes de recurrir a las medidas previstas en los apartados anteriores, la Parte Contratante afectada informará de su intención al Comité mixto, que se reunirá para examinar la cuestión. A falta de una decisión contraria del Comité mixto, la Parte Contratante afectada podrá adoptar la medida en cuestión, tras un plazo de 30 días a partir de la fecha de la notificación de la medida al Comité mixto.

*Artículo 47***Medidas de salvaguardia por consenso**

1. En caso de graves distorsiones en el flujo de tráfico a través del arco alpino que afecten a la realización de los objetivos definidos en el artículo 30 del presente Acuerdo, el Comité mixto, a petición de una de

**▼B**

las Partes Contratantes, se reunirá para determinar las medidas apropiadas para solucionar la situación. La Parte Contratante demandante informará de ello sin demora al Observatorio de tráfico, que, en un plazo de 14 días, elaborará un informe sobre la situación y sobre posibles medidas que deban adoptarse.

2. El Comité mixto se reunirá dentro de los 15 días siguientes a la demanda. Examinará la situación teniendo debidamente en cuenta el informe del Observatorio de tráfico. El Comité mixto decidirá las posibles medidas que deban adoptarse en un plazo de 60 días a partir de la fecha de su primera reunión sobre la cuestión. Estos plazos podrán prorrogarse de común acuerdo.

3. El ámbito de aplicación y la duración de estas medidas de salvaguardia se limitarán a lo estrictamente necesario para solucionar la situación. Deberán elegirse prioritariamente las medidas que menos alteren el funcionamiento del presente Acuerdo.

*Artículo 48***Medidas en caso de crisis**

En caso de que el tráfico a través del arco alpino se viera seriamente perturbado por razones de fuerza mayor, como por ejemplo en caso de catástrofes naturales, las Partes Contratantes adoptarán de forma concertada y cada una de ellas para su territorio respectivo todas las disposiciones posibles que juzguen convenientes para hacer posible la reexpedición del tráfico. Se concederá prioridad a algunos transportes sensibles, como los productos perecederos.

## TÍTULO V

**DISPOSICIONES GENERALES Y FINALES***Artículo 49***Aplicación del Acuerdo**

1. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas generales o particulares adecuadas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones del presente Acuerdo.

2. Se abstendrán de adoptar cualquier medida que pueda poner en peligro la realización de los objetivos del presente Acuerdo.

3. Las disposiciones del presente Acuerdo relativas a los límites de peso máximo autorizado para los vehículos articulados y los trenes de carretera y a la tarificación de los transportes se establecerán en dos etapas, desde el 1 de enero de 2001 hasta el 31 de diciembre de 2004 y a partir del 1 de enero de 2005.

*Artículo 50***Medidas de reequilibrio**

Si una Parte Contratante comprueba que la otra Parte Contratante no cumple las obligaciones establecidas en el presente Acuerdo o no ejecuta una decisión del Comité mixto, la Parte Contratante afectada podrá, previa consulta en el marco del Comité mixto, adoptar las medidas adecuadas para mantener el equilibrio del presente Acuerdo. Las Partes Contratantes aportarán al Comité mixto todos los elementos útiles para permitir un estudio detallado de la situación.





### *Artículo 51*

#### **Comité mixto**

1. Se crea un Comité mixto, denominado «Comité de transportes terrestres Comunidad-Suiza», compuesto por representantes de las Partes Contratantes, que será responsable de la gestión y de la buena aplicación del presente Acuerdo. A tal fin, el Comité formulará recomendaciones y adoptará decisiones en los casos previstos en el Acuerdo. Las Partes Contratantes ejecutarán esas decisiones según sus propias normas. El Comité mixto se pronunciará de común acuerdo.
2. En particular, el Comité mixto garantizará el seguimiento y la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo y, especialmente, del apartado 6 del artículo 27 y de los artículos 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 y 54. Aplicará las cláusulas de adaptación y de revisión previstas en los artículos 52 y 55.
3. Para la buena ejecución del presente Acuerdo, las Partes Contratantes intercambiarán regularmente información y, a petición de una de ellas, se consultarán en el marco del Comité mixto. Las Partes Contratantes se comunicarán mutuamente los datos de las autoridades encargadas de aplicar el presente Acuerdo y, en particular, de expedir las autorizaciones y efectuar los controles. Estas autoridades intercambiarán directamente su correspondencia.
4. El Comité mixto adoptará por decisión su reglamento interno, que incluirá, entre otras disposiciones, las modalidades para la convocatoria de reuniones, para la designación de la Presidencia y para la definición del mandato de esta última.
5. El Comité mixto se reunirá en función de las necesidades y, al menos, una vez al año. Cada Parte Contratante podrá solicitar la convocatoria de una reunión.
6. El Comité mixto podrá decidir constituir cualquier grupo de trabajo o de expertos que pudiera asistirle en el desempeño de sus tareas.
7. El Comité desempeñará asimismo las funciones desempeñadas anteriormente por el Comité mixto denominado «Comité de transportes terrestres Comunidad-Suiza» creado por el artículo 18 del Acuerdo de 1992.

### *Artículo 52*

#### **Desarrollo del derecho**

1. El presente Acuerdo no prejuzga el derecho de cada Parte Contratante a modificar, a reserva del respeto del principio de no discriminación y de las disposiciones del presente Acuerdo, su legislación interna de forma autónoma en los ámbitos cubiertos por el presente Acuerdo.
2. Cuando una Parte Contratante elabore una nueva normativa en un ámbito cubierto por el presente Acuerdo, solicitará de manera informal el dictamen de los expertos de la otra Parte Contratante. Durante el período anterior a la adopción formal de esa nueva normativa, las Partes Contratantes se mantendrán informadas y realizarán consultas siempre que sea necesario. A petición de una de las Partes Contratantes, tendrá lugar en el Comité mixto un intercambio preliminar de puntos de vista, sobre todo respecto a las consecuencias que tal modificación implique para el funcionamiento del Acuerdo.

**▼B**

3. A partir de la adopción de la normativa modificada, y a más tardar ocho días después de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* o en el *Recueil officiel des lois fédérales*, la Parte Contratante afectada notificará a la otra Parte Contratante el texto de las nuevas disposiciones. A petición de una las Partes Contratantes, se procederá a un intercambio de puntos de vista en el marco del Comité mixto sobre las consecuencias de la enmienda para el funcionamiento del presente Acuerdo, a más tardar en un plazo de dos meses tras la fecha de la solicitud.

4. El Comité mixto:

— adoptará una decisión sobre la revisión de los Anexos 1, 3, 4 y 7 o, en caso necesario, propondrá la revisión de las disposiciones del presente Acuerdo para integrar en ellos, en la medida de lo necesario sobre una base de reciprocidad, las modificaciones introducidas en la normativa en cuestión; o

— adoptará una decisión según la cual las modificaciones de la normativa en cuestión se considerarán conformes con el presente Acuerdo; o

— decidirá cualquier otra medida para salvaguardar el buen funcionamiento del presente Acuerdo.

5. El Comité mixto decidirá las modalidades de adaptación del presente Acuerdo a las disposiciones pertinentes de los Acuerdos futuros entre la Comunidad o Suiza, por una parte, y los terceros países, por otra, previstos en los artículos 13 y 19.

6. Para alcanzar los objetivos fijados por el presente Acuerdo, las Partes Contratantes adoptarán, de conformidad con el calendario previsto en el artículo 49, todas las medidas necesarias para que los derechos y obligaciones equivalentes a los contenidos en los Actos jurídicos de la Comunidad que aparecen en el Anexo 1 encuentren aplicación en sus relaciones.

*Artículo 53***Confidencialidad**

Los representantes, expertos y demás agentes de las Partes Contratantes no deberán, incluso tras abandonar sus funciones, divulgar la información obtenida en el ámbito del presente Acuerdo, que por su naturaleza está cubierta por el secreto profesional.

*Artículo 54***Resolución de litigios**

Cada Parte Contratante podrá someter todo desacuerdo sobre la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo al Comité mixto, que tratará de llegar a una solución conveniente. Se proporcionarán al Comité mixto todos los elementos de información necesarios para permitir un estudio detallado de la situación y encontrar una solución aceptable. A tal fin, el Comité mixto estudiará todas las posibilidades que permitan mantener el buen funcionamiento del presente Acuerdo.

**▼B***Artículo 55***Revisión del Acuerdo**

1. Si una Parte Contratante desea una revisión de las disposiciones del presente Acuerdo, informará de ello al Comité mixto. A reserva de lo dispuesto en los apartados 2 y 3 siguientes, la modificación del presente Acuerdo entrará en vigor tras llevarse a término los respectivos procedimientos internos.
2. Los Anexos 1, 3, 4 y 7 podrán modificarse, mediante una decisión del Comité mixto de conformidad con el apartado 1 del artículo 51, para tener en cuenta la evolución de la normativa comunitaria en la materia.
3. Los Anexos 5, 6, 8 y 9 podrán modificarse, mediante una decisión del Comité mixto de conformidad con el apartado 1 del artículo 51.

*Artículo 56***Anexos**

Los Anexos 1 a 10 forman parte integrante del presente Acuerdo.

*Artículo 57***Ámbito de aplicación territorial**

El presente Acuerdo será aplicable, por un lado, en los territorios en los que es aplicable el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y en las condiciones previstas en dicho Tratado y, por otro, en el territorio de Suiza.

*Artículo 58***Clausulas finales**

1. El presente Acuerdo será ratificado o aprobado por las Partes Contratantes de acuerdo con sus procedimientos propios. Entrará en vigor el primer día del segundo mes siguiente a la última notificación de depósito de los instrumentos de ratificación o de aprobación de los siete acuerdos siguientes:
  - acuerdo sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera;
  - acuerdo sobre la libre circulación de personas;
  - acuerdo sobre el transporte aéreo;
  - acuerdo sobre el comercio de productos agrícolas;
  - acuerdo sobre el reconocimiento mutuo en materia de evaluación de la conformidad;
  - acuerdo sobre determinados aspectos de la contratación pública;
  - acuerdo de cooperación científica y tecnológica.

## ▼B

2. El presente Acuerdo se celebra por un período inicial de siete años. Se renovará por un período no determinado, salvo la Comunidad o Suiza notifiquen lo contrario a la otra Parte Contratante, antes de la expiración del período inicial. En caso de notificación, serán aplicables las disposiciones del apartado 4.

3. La Comunidad o Suiza podrán denunciar el presente Acuerdo mediante notificación a la otra Parte Contratante. En caso de notificación, serán aplicables las disposiciones del apartado 4.

4. Los siete acuerdos citados en el apartado 1 dejarán de ser aplicables seis meses después de la recepción de la notificación relativa a la no renovación prevista en el apartado 2 ó a la denuncia prevista en el apartado 3.

Hecho en Luxemburgo, el veintiuno de junio de mil novecientos noventa y nueve, en doble ejemplar en lenguas alemana, danesa, española, finesa, francesa, griega, inglesa, italiana, neerlandesa, portuguesa y sueca, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

Udfærdiget i Luxembourg, den enogtyvende juni nitten hundrede og nioghalvfems, i to eksemplarer på dansk, engelsk, finsk, fransk, græsk, italiensk, nederlandsk, portugisisk, spansk, svensk og tysk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

Geschehen zu Luxemburg am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig in zwei Urschriften in dänischer, deutscher, englischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, portugiesischer, spanischer und schwedischer Sprache, wobei jeder dieser Wortlaute gleichermaßen verbindlich ist.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις είκοσι μία Ιουνίου χίλια εννιακόσια ενενήντα εννέα, εις διπλούν στην αγγλική, γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, ισπανική, ιταλική, ολλανδική, πορτογαλική, σουηδική, και φινλανδική γλώσσα, κάθε κείμενο από τα οποία είναι αυθεντικό.

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

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.

Fatto a Lussemburgo, addì ventuno giugno millenovecentonovantanove, in duplice copia, in lingua danese, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, olandese, portoghese, spagnola, svedese e tedesca, ciascun testo facente ugualmente fede.

Gedaan te Luxemburg, de eenentwintigste juni negentienhonderd negenennegentig, in twee exemplaren in de Deense, de Duitse, de Engelse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Italiaanse, de Nederlandse, de Portugese, de Spaanse en de Zweedse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

Feito em Luxemburgo, em vinte e um de Junho de mil novecentos e noventa e nove, em duplo exemplar nas línguas alemã, dinamarquesa, espanhola, finlandesa, francesa, grega, inglesa, italiana, neerlandesa, portuguesa e sueca, fazendo fé qualquer dos textos.

Tehty Luxemburgissa kahdentenakymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän kahdena kappaleena englannin, espanjan, hollannin, italian, kreikan, portugalin, ranskan, ruotsin, saksan, suomen ja tanskan kielellä, ja kaikki teksti ovat yhtä todistusvoimaiset.

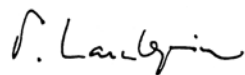
Utfärdat i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundranittionio i två exemplar på det danska, engelska, finska, franska, grekiska, italienska, nederländska, portugisiska, spanska, svenska och tyska språket, vilka samtliga texter är lika giltiga.

**▼B**

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



Por la Confederación Suiza  
For Det Schweiziske Edsforbund  
Für der Schweizerischen 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



**▼B****LISTA DE ANEXOS**

- Anexo 1: Artículos 5.2, 6, 7.1, 24.1, 25.5, y 27.2. Disposiciones aplicables.
- Anexo 2: Artículo 8.5. Modalidades de aplicación de los cánones previstos en el artículo 8.
- Anexo 3: Artículo 9.1. Modelo de licencia para el transporte internacional de mercancías por carretera.
- Anexo 4: Artículo 9.3. Lista de transportes exentos del régimen de licencia o autorización.
- Anexo 5: Artículos 12 y 13. Lista de los derechos existentes derivados de los acuerdos bilaterales vigentes.
- Anexo 6: Artículo 15.2. Exenciones del límite de peso y de la prohibición de circular de noche y en domingo.
- Anexo 7: Artículos 17, 18 y 21. Servicios de transporte internacional de viajeros y procedimientos de autorización.
- Anexo 8: Artículos 19 y 20. Lista de los derechos existentes derivados de los acuerdos bilaterales vigentes.
- Anexo 9: Artículo 36. Parámetros de calidad de los servicios de transporte por ferrocarril y transporte combinado.
- Anexo 10: Artículo 40.1. Modalidades de aplicación de los cánones previstos en el artículo 40.

▼ **M11***ANEXO I***DISPOSICIONES APLICABLES**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 52, apartado 6, del presente Acuerdo, Suiza aplicará disposiciones legales equivalentes a las disposiciones que se indican a continuación:

**Disposiciones pertinentes del Derecho de la Unión Europea****Sección 1: Acceso a la profesión**

- Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (versión codificada) (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82).
- Reglamento (CE) n.º 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 517/2013 del Consejo, de 13 de mayo de 2013, (DO L 158 de 10.6.2013, p. 1).
- Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 517/2013 del Consejo, de 13 de mayo de 2013 (DO L 158 de 10.6.2013, p. 1).

A los efectos del presente Acuerdo,

- a) la Unión Europea y la Confederación Suiza eximen a los nacionales de la Confederación Suiza, de los Estados miembros de la Unión Europea y de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo de la obligación de poseer el certificado de conductor;
- b) la Confederación Suiza solo podrá eximir a los nacionales de otros Estados que no sean los mencionados en la letra a) de la obligación de poseer el certificado de conductor previa consulta y acuerdo de la Unión Europea;
- c) no son de aplicación las disposiciones del capítulo III del Reglamento (CE) n.º 1072/2009 (relativas al cabotaje).
- Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 517/2013 del Consejo, de 13 de mayo de 2013 (DO L 158 de 10.6.2013, p. 1).

A los efectos del presente Acuerdo, no son de aplicación las disposiciones del capítulo V del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 (relativas al cabotaje).

- Decisión 2009/992/UE de la Comisión, de 17 de diciembre de 2009, sobre los requisitos mínimos de los datos que deberán introducirse en los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera (DO L 339 de 22.12.2009, p. 36).
- Reglamento (UE) n.º 1213/2010 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2010, por el que se establecen las normas comunes relativas a la interconexión de los registros electrónicos nacionales sobre las empresas de transporte por carretera (DO L 335 de 18.12.2010, p. 21).
- Reglamento (UE) n.º 361/2014 de la Comisión, de 9 de abril de 2014, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los documentos de transporte internacional de viajeros en autocares y autobuses y se deroga el Reglamento (CE) n.º 2121/98 (DO L 107 de 10.4.2014, p. 39).

▼ **M11**

- Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se completa el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la clasificación de infracciones graves de las normas de la Unión que pueden acarrear la pérdida de honorabilidad del transportista, y por el que se modifica el anexo III de la Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 74 de 19.3.2016, p. 8).

## Sección 2: Normas sociales

- Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO L 80 de 23.3.2002, p. 35).
- Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo (DO L 226 de 10.9.2003, p. 4).
- Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014 (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).
- Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n.º 3820/85 y (CEE) n.º 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo (DO L 102 de 11.4.2006, p. 35), modificada en último lugar por el Reglamento (UE) 2016/403 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016 (DO L 74 de 19.3.2016, p. 8).
- Reglamento (UE) n.º 581/2010 de la Comisión, de 1 de julio de 2010, sobre los plazos máximos para transferir los datos pertinentes de las unidades instaladas en los vehículos y de las tarjetas de conductor (DO L 168 de 2.7.2010, p. 16).
- Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2016/68 de la Comisión, de 21 de enero de 2016, sobre los procedimientos y especificaciones comunes necesarios para la interconexión de los registros electrónicos de las tarjetas de conductor (DO L 15 de 22.1.2016, p. 51), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1503 de la Comisión, de 25 de agosto de 2017 (DO L 221 de 26.8.2017, p. 10).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 de la Comisión, de 18 de marzo de 2016, por el que se ejecuta el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes (DO L 139 de 26.5.2016, p. 1), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/502 de la Comisión, de 28 de febrero de 2018 (DO L 85 de 28.3.2018, p. 1).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2017/548 de la Comisión, de 23 de marzo de 2017, por el que se establece el formulario estándar de la declaración escrita sobre la retirada o rotura del precinto de un tacógrafo (DO L 79 de 24.3.2017, p. 1).



▼ **M11**

- Decisión de Ejecución (UE) 2017/1013 de la Comisión, de 30 de marzo de 2017, por la que se establece el acta tipo a que se refiere el artículo 17 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 153 de 16.6.2017, p. 28).

## Sección 3: Normas técnicas

*Vehículos de motor*

- Directiva 70/157/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos a motor (DO L 42 de 23.2.1970, p. 16), modificada en último lugar por la Directiva 2007/34/CE de la Comisión, de 14 de junio de 2007 (DO L 155 de 15.6.2007, p. 49).
- Directiva 88/77/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos y la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos (DO L 36 de 9.2.1988, p. 33), modificada en último lugar por la Directiva 2001/27/CE de la Comisión, de 10 de abril de 2001 (DO L 107 de 18.4.2001, p. 10).
- Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas (DO L 373 de 31.12.1991, p. 26), modificada en último lugar por la Directiva de Ejecución 2014/37/UE de la Comisión, de 27 de febrero de 2014 (DO L 59 de 28.2.2014, p. 32).
- Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO L 57 de 2.3.1992, p. 27), modificada por la Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002 (DO L 327 de 4.12.2002, p. 8).
- Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59), modificada por la Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002 (DO L 67 de 9.3.2002, p. 47).
- Reglamento (CE) n.º 2411/98 del Consejo, de 3 de noviembre de 1998, relativo al reconocimiento en circulación intracomunitaria del signo distintivo del Estado miembro de matriculación de los vehículos de motor y sus remolques (DO L 299 de 10.11.1998, p. 1).
- Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de junio de 2000, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad (DO L 203 de 10.8.2000, p. 1), modificada en último lugar por la Directiva 2010/47/UE de la Comisión, de 5 de julio de 2010 (DO L 173 de 8.7.2010, p. 33).
- Directiva 2005/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de septiembre de 2005, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores de encendido por compresión destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado del petróleo destinados a la propulsión de vehículos (DO L 275 de 20.10.2005, p. 1), modificada en último lugar por la Directiva 2008/74/CE de la Comisión, de 18 de julio de 2008 (DO L 192 de 19.7.2008, p. 51).

▼ **M11**

- Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 133/2014 de la Comisión, de 31 de enero de 2014 (DO L 47 de 18.2.2014, p. 1).
- Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) 2016/1004 de la Comisión, de 22 de junio de 2016 (DO L 165 de 23.6.2016, p. 1).
- Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y III de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 167 de 25.6.2011, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) n.º 627/2014 de la Comisión, de 12 de junio de 2014 (DO L 174 de 13.6.2014, p. 28).
- Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).
- Reglamento (CE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (DO L 158 de 27.5.2014, p. 131), modificado por el Reglamento Delegado (UE) 2017/1576 de la Comisión, de 26 de junio de 2017 (DO L 239 de 19.9.2017, p. 3).

*Transporte de mercancías peligrosas*

- Directiva 95/50/CE del Consejo, de 6 de octubre de 1995, relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera (DO L 249 de 17.10.1995, p. 35), modificada en último lugar por la Directiva 2008/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008 (DO L 162 de 21.6.2008, p. 11).
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas (DO L 260 de 30.9.2008, p. 13), modificada en último lugar por la Directiva Delegada (UE) 2020/1833 de la Comisión, de 2 de octubre de 2020 (DO L 408 de 4.12.2020, p. 1).

A los efectos del presente Acuerdo, serán aplicables en Suiza las siguientes excepciones a la Directiva 2008/68/CE:

*1. Transporte por carretera*

Excepciones para Suiza en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a), de la Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas

**RO - a - CH - 1**

Asunto: transporte de combustible para motores diésel y gasóleo de calefacción con número ONU 1 202 en contenedores-cisterna.

**▼M11**

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 1.1.3.6 y 6.8.

Contenido del anexo de la Directiva: exenciones relacionadas con las cantidades transportadas por unidad de transporte, disposiciones relativas a la construcción de cisternas.

Contenido de la legislación nacional: Los contenedores cisterna que no se hayan construido conforme a lo dispuesto en el punto 6.8 sino conforme a la legislación nacional, cuya capacidad sea inferior o igual a 1 210 l y que se utilicen para transportar gasóleo de calefacción o carburante para motores diésel con número ONU 1 202, podrán beneficiarse de las excepciones del punto 1.1.3.6 del ADR.

Referencia inicial al Derecho nacional: apéndice 1, punto 1.1.3.6.3, letra b), y punto 6.14, de la Orden sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

**RO - a - CH - 2**

Asunto: exención del requisito de llevar una carta de porte cuando se transporten determinadas cantidades de mercancías peligrosas previstas en el punto 1.1.3.6.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 1.1.3.6 y 5.4.1.

Contenido del anexo de la Directiva: obligación de llevar una carta de porte.

Contenido del Derecho nacional: el transporte de contenedores vacíos sin limpiar que pertenezcan a la categoría de transporte 4 y de botellas de gas llenas o vacías para aparatos de respiración que vayan a ser utilizados por servicios de urgencias o como material de submarinismo, en cantidades que no sobrepasen los límites establecidos en el punto 1.1.3.6, no está sujeto a la obligación de llevar la carta de porte prevista en el punto 5.4.1.

Referencia inicial al Derecho nacional: apéndice 1, punto 1.1.3.6.3, letra c), de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

**RO - a - CH - 3**

Asunto: transporte de cisternas vacías sin limpiar por empresas de mantenimiento de instalaciones de almacenamiento de líquidos peligrosos para el agua.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 6.5, 6.8, 8.2 y 9.

Contenido del anexo de la Directiva: construcción, equipamiento y control de cisternas y vehículos; formación de conductores.

Contenido del Derecho nacional: los vehículos y los contenedores cisterna vacíos sin limpiar utilizados por las empresas de mantenimiento de instalaciones de almacenamiento de líquidos peligrosos para el agua con el fin de contener líquidos durante las operaciones de mantenimiento de las cisternas estacionarias no están sujetos a las disposiciones en materia de construcción, equipamiento y control, ni a las disposiciones en materia de etiquetado e identificación mediante el panel naranja establecidas por el ADR. Están sujetos a disposiciones especiales en materia de etiquetado e identificación, y el conductor del vehículo no está obligado a haber seguido la formación descrita en el punto 8.2.

Referencia inicial al Derecho nacional: apéndice 1, punto 1.1.3.6.3.10, de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

Excepciones para Suiza en virtud del artículo 6, apartado 2, letra b), inciso i), de la Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

**▼ M11****RO - bi - CH - 1**

Asunto: transporte de residuos domésticos que contengan materias peligrosas hasta las instalaciones de eliminación de residuos.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 2, 4.1.10, 5.2 y 5.4.

Contenido del anexo de la Directiva: clasificación, embalaje combinado, marcado y etiquetado, documentación.

Contenido de la legislación nacional: la reglamentación contiene disposiciones en materia de clasificación simplificada de los residuos domésticos que contengan materias peligrosas (domésticas) por un experto reconocido por la autoridad competente, de utilización de recipientes adecuados y de formación de los conductores. Los residuos domésticos que no puedan ser identificados por el experto podrán ser transportados a un centro de tratamiento en cantidades pequeñas identificadas por bulto y por unidad de transporte.

Referencia inicial a la legislación nacional: apéndice 1, punto 1.1.3.7, de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Observaciones: esta normativa solo podrá aplicarse al transporte de residuos domésticos que contengan materias peligrosas entre los emplazamientos públicos de tratamiento y las instalaciones de eliminación de residuos.

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

**RO - bi - CH - 2**

Asunto: transporte de regreso de fuegos artificiales.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: puntos 2.1.2 y 5.4.

Contenido del anexo de la Directiva: clasificación y documentación.

Contenido de la legislación nacional: con el fin de facilitar el transporte de regreso de los fuegos artificiales con números ONU 0335, 0336 y 0337 de los minoristas a los suministradores, se contemplan exenciones en lo relativo a la indicación de la masa neta y la clasificación del producto en la carta de porte.

Referencia inicial a la legislación nacional: apéndice 1, punto 1.1.3.8, de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Observaciones: la verificación minuciosa del contenido exacto de cada producto no vendido en cada bulto es prácticamente imposible en el caso de los productos destinados al comercio al por menor.

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

**RO - bi - CH - 3**

Asunto: certificado de formación conforme al ADR para los viajes efectuados con el objetivo de transportar vehículos averiados, los viajes relacionados con reparaciones, los viajes efectuados con el objetivo de examinar vehículos cisterna / cisternas y los viajes realizados en vehículos cisterna por expertos responsables del examen del vehículo en cuestión.

Referencia al anexo I, sección I.1, de dicha Directiva: punto 8.2.1.

Contenido del anexo de la Directiva: los conductores de vehículos han de seguir cursos de formación.

Contenido de la legislación nacional: la formación y los certificados conforme al ADR no se exigen para los viajes efectuados con el objetivo de transportar vehículos averiados o realizar ensayos de conducción relacionados con reparaciones, los viajes realizados en vehículos cisterna con el fin de examinar el vehículo cisterna o su cisterna ni los viajes realizados por expertos responsables del examen de vehículos cisterna.

▼ **M11**

Referencia inicial a la legislación nacional: instrucciones de 30 de septiembre de 2008 del Departamento Federal de Medio Ambiente, Transporte, Energía y Comunicación (DETEC) sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Observaciones: en algunos casos, los vehículos averiados o en reparación y los vehículos cisterna que están siendo preparados para la inspección técnica o que son verificados en el momento de la inspección todavía contienen mercancías peligrosas.

Siguen siendo aplicables los requisitos establecidos en los puntos 1.3 y 8.2.3.

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

## 2. *Transporte ferroviario*

Excepciones para Suiza en virtud del artículo 6, apartado 2, letra a), de la Directiva 2008/68/CE, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas

### **RA - a - CH - 1**

Asunto: transporte de combustible para motores diésel y gasóleo de calefacción con número ONU 1 202 en contenedores-cisterna.

Referencia al anexo II, sección II.1, de dicha Directiva: punto 6.8.

Contenido del anexo de la Directiva: disposiciones relativas a la construcción de cisternas.

Contenido de la legislación nacional: se autorizan los contenedores cisterna que no se hayan construido conforme a lo dispuesto en el punto 6.8 sino conforme a la legislación nacional, cuya capacidad sea inferior o igual a 1 210 l y que se utilicen para transportar gasóleo de calefacción o combustible para motores diésel con número ONU 1 202.

Referencia inicial a la legislación nacional: anexo de la Orden del DETEC de 3 de diciembre de 1996 relativa al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril y por instalaciones de transporte por cable (RSD; RS 742.401.6) y apéndice 1, capítulo 6.14, de la Orden de 29 de noviembre de 2002 sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera (SDR; RS 741.621).

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

### **RA - a - CH - 2**

Asunto: carta de porte.

Referencia al anexo II, sección II.1, de dicha Directiva: punto 5.4.1.1.1.

Contenido del anexo de la Directiva: informaciones generales que deberán figurar en la carta de porte.

Contenido de la legislación nacional: puede utilizarse un término colectivo en la carta de porte si esta lleva una lista adjunta donde figure la información exigida, conforme a lo establecido *supra*.

Referencia inicial a la legislación nacional: anexo de la Orden del DETEC de 3 de diciembre de 1996 relativa al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril y por instalaciones de transporte por cable (RSD; RS 742.401.6).

Fecha de expiración: 1 de enero de 2023.

- Directiva 2010/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de junio de 2010, sobre equipos a presión transportables y por la que se derogan las Directivas 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE y 1999/36/CE del Consejo (DO L 165 de 30.6.2010, p. 1).

## Sección 4: Derechos de acceso y de tránsito ferroviario

- Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO L 237 de 24.8.1991, p. 25).

**▼ M11**

- Directiva 95/18/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias (DO L 143 de 27.6.1995, p. 70).
- Directiva 95/19/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre la adjudicación de las capacidades de la infraestructura ferroviaria y la fijación de los correspondientes cánones de utilización (DO L 143 de 27.6.1995, p. 75).
- Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO L 164 de 30.4.2004, p. 44), modificada en último lugar por la Directiva 2014/88/UE de la Comisión, de 9 de julio de 2014 (DO L 201 de 10.7.2014, p. 9).
- Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad (DO L 315 de 3.12.2007, p. 51), modificada en último lugar por el Reglamento (UE) 2019/554 de la Comisión, de 5 de abril de 2019 (DO L 97 de 8.4.2019, p. 1).
- Reglamento (CE) n.º 653/2007 de la Comisión, de 13 de junio de 2007, sobre el uso de un formato europeo común para los certificados de seguridad y los documentos de solicitud, de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y sobre la validez de los certificados de seguridad expedidos en virtud de la Directiva 2001/14/CE (DO L 153 de 14.6.2007, p. 9), modificado por el Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011 (DO L 122 de 11.5.2011, p. 22).
- Decisión 2007/756/CE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2007, por la que se adopta una especificación común para el registro nacional de vehículos previsto en el artículo 14, apartados 4 y 5, de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE (DO L 305 de 23.11.2007, p. 30), modificada por la Decisión 2011/107/UE de la Comisión, de 10 de febrero de 2011 (DO L 43 de 17.2.2011, p. 33).
- Reglamento (CE) n.º 1371/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril (DO L 315 de 3.12.2007, p. 14).
- Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (Texto refundido) (DO L 191 de 18.7.2008, p. 1), modificada en último lugar por la Directiva 2014/38/UE de la Comisión, de 10 de marzo de 2014 (DO L 70 de 11.3.2014, p. 20).
- Decisión 2009/965/CE de la Comisión, de 30 de noviembre de 2009, sobre el documento de referencia mencionado en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad (DO L 341 de 22.12.2009, p. 1), modificada por la Decisión de Ejecución (UE) 2015/2299 de la Comisión, de 17 de noviembre de 2015 (DO L 324 de 10.12.2015, p. 15).
- Reglamento (UE) n.º 36/2010 de la Comisión, de 3 de diciembre de 2009, sobre los modelos comunitarios de licencias de conducción de trenes, certificados complementarios, copias autenticadas de certificados complementarios y formularios de solicitud de licencias de conducción de trenes, en aplicación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 13 de 19.1.2010, p. 1).
- Decisión 2010/713/UE de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, sobre los módulos para los procedimientos de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación CE que deben utilizarse en las especificaciones técnicas de interoperabilidad adoptadas en virtud de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 319 de 4.12.2010, p. 1).

▼ **M11**

- Reglamento (UE) n.º 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria (DO L 326 de 10.12.2010, p. 11).
- Reglamento (UE) n.º 1169/2010 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria (DO L 327 de 11.12.2010, p. 13).
- Reglamento (UE) n.º 201/2011 de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, sobre el modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario (DO L 57 de 2.3.2011, p. 8).
- Reglamento (UE) n.º 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 653/2007 (DO L 122 de 11.5.2011, p. 22).
- Reglamento (UE) n.º 454/2011 de la Comisión, de 5 de mayo de 2011, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema "aplicaciones telemáticas para los servicios de viajeros" del sistema ferroviario transeuropeo (DO L 123 de 12.5.2011, p. 11), modificado en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/775 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 103).
- Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión, de 4 de octubre de 2011, sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios (DO L 264 de 8.10.2011, p. 32), modificada por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).
- Decisión 2011/765/UE de la Comisión, de 22 de noviembre de 2011, sobre los criterios para el reconocimiento de los centros que participan en la formación de maquinistas, los criterios de reconocimiento de los examinadores y los criterios para la organización de los exámenes, de conformidad con la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 314 de 29.11.2011, p. 36).
- Reglamento (UE) n.º 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento (DO L 320 de 17.11.2012, p. 8).
- Reglamento (UE) n.º 321/2013 de la Comisión, de 13 de marzo de 2013, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema "material rodante – vagones de mercancías" del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2006/861/CE (DO L 104 de 12.4.2013, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).
- Reglamento (UE) n.º 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 352/2009 (DO L 121 de 3.5.2013, p. 8), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2015/1136 de la Comisión, de 13 de julio de 2015 (DO L 185 de 14.7.2015, p. 6).
- Reglamento (UE) n.º 1299/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema "infraestructura" en el sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 1), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).
- Reglamento (UE) n.º 1300/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la accesibilidad del sistema ferroviario de la Unión para las personas con discapacidad y las personas de movilidad reducida (DO L 356 de 12.12.2014, p. 110), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/772 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 1).

La siguiente norma nacional contemplada en el artículo 6 de la Decisión n.º 2/2019 del Comité Mixto será aplicable en Suiza:



▼ **M11**

- CH-ETI PRM-001 (versión 2.0 de junio de 2021): Acceso autónomo a los trenes
- Reglamento (UE) n.º 1301/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad del subsistema de energía del sistema ferroviario de la Unión (DO L 356 de 12.12.2014, p. 179), modificado en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

Los casos específicos siguientes, contemplados en el artículo 6 de la Decisión n.º 2/2019 del Comité Mixto, serán aplicables en Suiza:

— **Caso específico permanente CH-ETI ENE-001: Gálibo de carga del pantógrafo***[artículo de referencia de las ETI 4.2.10 (2)]*

Para los subsistemas de energía nuevos, actualizados o renovados de la red interoperable suiza, el gálibo de carga del pantógrafo debe especificarse de conformidad con las disposiciones de ejecución de la Ordenanza sobre ferrocarriles de 15 de diciembre de 1983 (DE-OCF), versión de 1.11.2020, ad art. 18, vía normal, DE 18, cifras, figura 12, y ad art. 18/47, DE 18.2/47.2, Contorno de referencia, capítulo 14, como sigue:

- OCF S1: geometría del arco del pantógrafo de tipo 1 450 mm con bocinas de material aislante
- OCF S2: geometría del arco del pantógrafo de tipo 1 450 mm o tipo 1 600 mm con bocinas de material aislante
- OCF S3: geometría del arco del pantógrafo de tipo 1 600 mm
- OCF S4: geometría del arco del pantógrafo de tipo 1 950 mm

Observación: Para circular por las secciones existentes, las unidades eléctricas (material rodante) estarán equipadas con un pantógrafo cuyo arco tenga una anchura de 1 450 mm (con bocinas de material aislante) de conformidad con la figura B.1 de la norma EN 50367:2020.

— **Caso específico permanente CH-ETI ENE-002: Declaración de la tensión útil media***(artículo de referencia de las ETI 6.2.4.1)*

A falta de una evaluación de la tensión útil media con arreglo al proyecto de norma EN 50388:xxxx, apartado 15.4, el rendimiento del sistema de alimentación eléctrica también podrá evaluarse mediante:

- una comparación con una referencia en la que se haya utilizado la solución de la alimentación eléctrica con un plan de explotación similar o más exigente. Los siguientes elementos de la referencia deben ser similares o superiores:
  - distancia a la barra colectora de tensión controlada (estación de conversión de frecuencias),
  - impedancia del sistema de la LAC.
- una estimación aproximada de la  $U_{\text{media}}$  útil para casos simples, que comporte un aumento de la capacidad adicional para las futuras demandas de tráfico.
- Reglamento (UE) n.º 1302/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante «locomotoras y material rodante de viajeros» del sistema ferroviario en la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 228), modificado en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

Los casos específicos siguientes, contemplados en el artículo 6 de la Decisión n.º 2/2019 del Comité Mixto, serán aplicables en Suiza:



▼ **M11**— **Caso específico permanente CH-ETI LOC & PAS-004: Fuerza de ripado**(artículo de referencia de las ETI 4.2.3.4)

La fuerza máxima admisible de ripado (suma de las fuerzas guía) por eje está limitada, por la parte de la infraestructura, por la resistencia admisible de las vías al ripado. Dado el diseño de la superestructura de las vías en Suiza, debe aplicarse un coeficiente  $\alpha = k1 = 0,85$  como valor reglamentario para calcular la fuerza máxima admisible de ripado.

Puede aplicarse un coeficiente  $\alpha = k1 = 1,0$  en casos excepcionales, lo cual requiere verificaciones especiales.

Los ensayos dinámicos de cara a la homologación se realizarán sobre la base del coeficiente  $\alpha = k1 = 0,85$ .

— **Caso específico permanente CH-ETI LOC & PAS-005: Insuficiencia de peralte**(artículos de referencia de las ETI LOC & PAS 4.2.3.4.2 y ETI WAG 4.2.3.5)

La velocidad de circulación admisible en la red ferroviaria suiza se define sobre la base de una insuficiencia de peralte de 130 mm (trenes de mercancías) y 150 mm (trenes de viajeros); estas insuficiencias del peralte se aceptan sin ningún examen complementario. Por lo tanto, para garantizar la seguridad de la explotación, es imperativo que los vehículos sean examinados teniendo en cuenta tales insuficiencias de peralte.

Los vehículos que no hayan sido examinados teniendo en cuenta estas insuficiencias de peralte no pueden circular por la red ferroviaria suiza.

— **Caso específico permanente CH-ETI LOC & PAS-017: Espacio libre límite: Generalidades**(artículo de referencia de las ETI LOC&PAS 4.2.3.1)

La compatibilidad de los gálbos OCF con los gálbos internacionales de la norma EN 15273-1:2013 es la siguiente:

- Gálbo G1: admisión sin restricciones.
- Gálbo GA: admisión con restricciones en el gálbo OCF O1. Las fórmulas asociadas al gálbo G1 se deben aplicar para el cálculo del gálbo cinemático del material rodante (parte superior), para todas las alturas  $h$ . En Suiza, no se permite el uso de las características especiales establecidas en la norma EN 15273-2, anexo B, artículos B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 y B.3.6.1 para las alturas  $h > 3,250$  m. El gálbo OCF O1 acepta las cargas estándar para el gálbo GA, especificadas en la ficha UIC 506, Anexo B, artículo B.1.1.
- Gálbo GB: admisión con restricciones en el gálbo OCF O2. Las fórmulas asociadas al gálbo G1 se deben aplicar para el cálculo del gálbo cinemático del material rodante (parte superior), para todas las alturas  $h$ . En Suiza, no se permite el uso de las características especiales establecidas en la norma EN 15273-2, anexo B, artículos B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 y B.3.6.1 para las alturas  $h > 3,250$  m. El gálbo OCF O2 acepta las cargas estándar para el gálbo GB, especificadas en la ficha UIC 506, Anexo B, artículo B.1.1.
- Gálbo GC: admisión con restricciones en el gálbo OCF O4.

El gálbo de la infraestructura (parte superior) para todos los tipos de gálbo (por ejemplo, OCF O1, OCF O2, OCF O4) se calcula de conformidad con la norma EN 15273-1:2013, anexo C, artículo C.2.1, cuadro C1 (anexo C, artículo C.2.3, cuadro C4, respectivamente), a reserva de los perfiles cinemáticos de referencia y las normas de cálculo asociadas. En Suiza, no se permite el uso de las fórmulas que figuran en la norma EN 15273-3:2013, anexo C, cuadros C.2 y C.3 (para alturas  $h > 3,250$  m).

▼ **M11**— **Caso específico permanente CH-ETI LOC & PAS-028: Espacio libre límite, puertas**(*artículo de referencia de las ETI de LOC&PAS 4.2.3.1*)

Se admiten las puertas de embarque que cumplan los requisitos de la ficha UIC 560, capítulos 1.1.4 a 1.1.4.3. En general, se aplicarán los puntos siguientes:

La compatibilidad de los gálbos OCF con los gálbos internacionales de la norma EN 15273-1:2013 es la siguiente:

- Gálibo G1: admisión sin restricciones.
- Gálibo GA: admisión con restricciones en el gálibo OCF O1. Las fórmulas asociadas al gálibo G1 se deben aplicar para el cálculo del gálibo cinemático del material rodante (parte superior), para todas las alturas  $h$ . En Suiza, no se permite el uso de las características especiales establecidas en la norma EN 15273-2, anexo B, artículos B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 y B.3.6.1 para las alturas  $h > 3,250$  m. El gálibo OCF O1 acepta las cargas estándar para el gálibo GA, especificadas en la ficha UIC 506, Anexo B, artículo B.1.1.
- Gálibo GB: admisión con restricciones en el gálibo OCF O2. Las fórmulas asociadas al gálibo G1 se deben aplicar para el cálculo del gálibo cinemático del material rodante (parte superior), para todas las alturas  $h$ . En Suiza, no se permite el uso de las características especiales establecidas en la norma EN 15273-2, anexo B, artículos B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 y B.3.6.1 para las alturas  $h > 3,250$  m. El gálibo OCF O2 acepta las cargas estándar para el gálibo GB, especificadas en la ficha UIC 506, Anexo B, artículo B.1.1.
- Gálibo GC: admisión con restricciones en el gálibo OCF O4.

El gálibo de la infraestructura (parte superior) para todos los tipos de gálibo (por ejemplo, OCF O1, OCF O2, OCF O4) se calcula de conformidad con la norma EN 15273-1:2013, anexo C, artículo C.2.1, cuadro C1 (anexo C, artículo C.2.3, cuadro C4, respectivamente), a reserva de los perfiles cinemáticos de referencia y las normas de cálculo asociadas. En Suiza, no se permite el uso de las fórmulas que figuran en la norma EN 15273-3:2013, anexo C, cuadros C.2 y C.3 (para alturas  $h > 3,250$  m).

Las normas nacionales siguientes, contempladas en el artículo 6 de la Decisión n.º 2/2019 del Comité Mixto, serán aplicables en Suiza:

- CH-ETI LOC&PAS-001 (versión 1.0 de junio de 2015): Ancho del arco del pantógrafo;
- CH-ETI LOC&PAS-002 (versión 2.0 de junio de 2021): Diagonal estrecha/certificados de conducción sobre agujas;
- CH-ETI LOC&PAS-003 (versión 2.0 de junio de 2021): Curvas cerradas  $r < 250$  m
- CH-ETI LOC&PAS-006 (versión 2.0 de junio de 2021): Homologación de vehículos pendulares según categoría N;
- CH-ETI LOC&PAS-007 (versión 2.0 de junio de 2021): Dispositivo engrasador de las pestañas;
- CH-ETI LOC&PAS-009 (versión 1.0 de junio de 2015): Emisiones de escape de los motores de los vehículos de motor (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/1628; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
- CH-ETI LOC&PAS-011 (versión 2.0 de junio de 2021): Limitación de la prestación de tracción;

▼ **M11**

- CH-ETI LOC&PAS-012 (versión 1.0 de julio de 2016): Admitancia;
  - CH-ETI LOC&PAS-013 (versión 1.0 de julio de 2016): Interacción pantógrafo / línea de contacto;
  - CH-ETI LOC & PAS-014a (versión 2.0 de junio de 2021): Características del material rodante para la compatibilidad con los sistemas de detección de trenes basados en circuitos de vía;
  - CH-ETI LOC & PAS-014b (versión 2.0 de junio de 2021): Características del material rodante compatibles con el sistema de detección de trenes basado en contadores de ejes;
  - CH-ETI LOC&PAS-019 (versión 2.0 de junio de 2019): Señal "non leading input" para el vehículo de cabeza (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
  - CH-ETI LOC&PAS-020 (versión 2.0 de junio de 2019): Señal "sleeping input" en sistema de control unidades múltiples (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
  - CH-ETI LOC&PAS-022 (versión 2.1 de junio de 2021): Reinicialización del freno de emergencia;
  - CH-ETI LOC&PAS-025 (versión 2.0 de junio de 2019): Seguridad del dispositivo de desconexión del equipo ETCS a bordo (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
  - CH-ETI LOC&PAS-026 (versión 2.0 de junio de 2019): Prohibición de SIGNUM/ZUB en los vehículos equipados con el ERTMS/ETCS del referencial 3;
  - CH-ETI LOC&PAS-027 (versión 2.0 de junio de 2019): Control remoto manual por radio durante las maniobras (modo de maniobra) *(norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀)*;
  - CH-ETI LOC&PAS-030 (versión 2.0 de junio de 2021): Utilización de sistemas de frenado independiente de las condiciones de adherencia;
  - CH-ETI LOC&PAS-031 (versión 2.1 de noviembre de 2020): Corte seguro de la tracción (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
  - CH-ETI LOC&PAS-035 (versión 2.1 de noviembre de 2020): Potencia suficiente del freno de emergencia (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
  - CH-ETI LOC&PAS-036 (versión 2.0 de junio de 2019): Vehículos con pupitre de mando para ambos sentidos de marcha (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
  - CH-ETI LOC&PAS-037: (versión 1.0 de junio de 2019): Freno de servicio ETCS (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) n.º 1302/2014; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀).
- Reglamento (UE) n.º 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la "seguridad en los túneles ferroviarios" del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 356 de 12.12.2014, p. 394), modificado en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

▼ **M11**

- Reglamento (UE) n.º 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad aplicable al subsistema "material rodante-ruido" y por el que se modifica la Decisión 2008/232/CE y se deroga la Decisión 2011/229/UE (DO L 356 de 12.12.2014, p. 421).
- Reglamento (UE) n.º 1305/2014 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2014, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad referente al subsistema de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías en la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 62/2006 (DO L 356 de 12.12.2014, p. 438), modificado en último lugar por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/778 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 356).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/171 de la Comisión, de 4 de febrero de 2015, relativo a determinados aspectos del procedimiento de concesión de licencias a las empresas ferroviarias (DO L 29 de 5.2.2015, p. 3).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2015/909 de la Comisión, de 12 de junio de 2015, relativo a las modalidades de cálculo de los costes directamente imputables a la explotación del servicio ferroviario (DO L 148 de 13.6.2015, p. 17).
- Directiva (UE) 2016/797/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea (DO L 138 de 26.5.2016, p. 44); en Suiza solo se aplicarán las disposiciones siguientes: artículo 7 (apartados 1 a 3); artículos 8 a 10, 12, 15, 17, 21 (sin el apartado 7); artículos 22 a 25, 27 a 42, 44, 45 y 49, y anexos II, III y IV.
- Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102); en Suiza solo se aplicarán las disposiciones siguientes: artículos 9, 10 (sin el apartado 7), 13, 14 y 17, y anexo III.
- Reglamento (UE) 2016/919 de la Comisión, de 27 de mayo de 2016, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a los subsistemas de "control-mando y señalización" del sistema ferroviario de la Unión Europea (DO L 158 de 15.6.2016, p. 1), modificado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/776 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019 (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 108).

Las normas nacionales siguientes, contempladas en el artículo 6 de la Decisión n.º 2/2019 del Comité Mixto, serán aplicables en Suiza:

- CH-ETI CCS-003 (versión 2.0 de junio de 2019): Activación/desactivación de la transmisión del paquete 44 a los sistemas ZUB / Signum;
- CH-ETI CCS-006 (versión 2.1 de noviembre de 2020): Pérdida de la señal "non leading permitted" en modo de funcionamiento "Non Leading" (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del ► **M12** 31 de diciembre de 2022 ◀*);
- CH-ETI CCS-007 (versión 3.0 de noviembre de 2020): Norma sobre curvas de frenado para ERTMS/ETCS del referencial 2;
- CH-ETI CCS-008 (versión 3.0 de junio de 2021): Aplicación mínima de «solicitudes de cambio»;
- CH-ETI CCS-011 (versión 2.0 de junio de 2019): Función Euroloop;
- CH-ETI CCS-015 (versión 2.0 de junio de 2019): Gestión simultánea de dos canales de datos GSM-R;
- CH-ETI CCS-016 (versión 3.0 de junio de 2021): Utilización de parámetros y funciones específicos del país;

▼ **M11**

- CH-ETI CCS-018 (versión 2.0 de junio de 2019): Prohibición de STM/NTC en ZUB/Signum;
- CH-ETI CCS-019 (versión 3.0 de noviembre de 2020): Adquisición y presentación automáticas de los datos del tren (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del ►**M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
- CH-ETI CCS-022 (versión 2.0 de junio de 2019): Marcha atrás en modo de funcionamiento "Unfitted";
- CH-ETI CCS-023 (versión 2.0 de junio de 2019): Mensajes de texto mostrados;
- CH-ETI CCS-024 (versión 3.0 de junio de 2021): Introducción flexible de datos;
- CH-ETI CCS-026 (versión 2.1 de noviembre de 2020): Supervisión en línea del equipo de vía desde el vehículo (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del ►**M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
- CH-ETI CCS-032 (versión 2.1 de noviembre de 2020): Entrada inicial del número de tren para el equipo ETCS a bordo y CabRadio GSM-R (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del ►**M12** 31 de diciembre de 2022 ◀*);
- CH-ETI CCS-033 (versión 1.1 de noviembre de 2020): Funcionalidades de radio GSM-R de voz (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del ►**M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
- CH-ETI CCS-034 (versión 1.0 de junio de 2019): Modo de funcionamiento "Non Leading";
- CH-ETI CCS-035 (versión 1.0 de junio de 2019): Textos que deben figurar en la DMI (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del ►**M12** 31 de diciembre de 2022 ◀);
- CH-ETI CCS-038 (versión 1.1 de noviembre de 2020): Mensaje que indica un aumento significativo del intervalo de confianza en odometría (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del ►**M12** 31 de diciembre de 2022 ◀*);
- CH-CSM-RA-001 (versión 1.0 de junio 2019): Sistema de verificación de la seguridad para la obtención de la homologación ETCS en Suiza (*norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del ►**M12** 31 de diciembre de 2022 ◀*);
- CH-CSM-RA-002 (versión 1.0 de junio 2019): Requisitos para las velocidades superiores a 200 km/h (norma potencialmente incompatible con el Reglamento (UE) 2016/919; debe revisarse antes del ►**M12** 31 de diciembre de 2022 ◀).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipos de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 90 de 6.4.2018, p. 66).
- Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de la Comisión, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 16).

▼ **M11**

- Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1158/2010 y (UE) n.º 1169/2010 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 26).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión, de 9 de abril de 2018, por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 653/2007 de la Comisión (DO L 129 de 25.5.2018, p. 49).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/250 de la Comisión, de 12 de febrero de 2019, relativo a las plantillas para las declaraciones y los certificados "CE" de los componentes y los subsistemas de interoperabilidad ferroviaria, al modelo de declaración de conformidad con un tipo autorizado de vehículo ferroviario y a los procedimientos de verificación "CE" para subsistemas de conformidad con la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 201/2011 de la Comisión (DO L 42 de 13.2.2019, p. 9.).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/773 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, relativo a la especificación técnica de interoperabilidad correspondiente al subsistema "explotación y gestión del tráfico" del sistema ferroviario de la Unión Europea y por el que se deroga la Decisión 2012/757/UE (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 5).

Las normas nacionales siguientes, contempladas en el artículo 6 de la Decisión n.º 2/2019 del Comité Mixto, serán aplicables en Suiza:

- CH-ETI OPE-006 (versión 1.0 de julio de 2020): Proceso de explotación ferroviaria: conceptos de comunicación;
- CH-ETI OPE-007 (versión 1.0 de julio de 2020): Proceso de explotación ferroviaria, sin base en la ETI EXP;
- CH-ETI OPE-008 (versión 1.0 de julio de 2020): Reglamentos que se refieren exclusivamente a las empresas gestoras de la infraestructura o a las empresas ferroviarias.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/777 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, sobre las especificaciones comunes del registro de la infraestructura ferroviaria y por el que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/880/UE (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 312).
- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/780 de la Comisión, de 16 de mayo de 2019, sobre disposiciones prácticas para la expedición de autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras (DO L 139 I de 27.5.2019, p. 390).

#### Sección 5: Otros ámbitos

- Directiva 92/82/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la aproximación de los tipos del impuesto especial sobre los hidrocarburos (DO L 316 de 31.10.1992, p. 19).
- Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (DO L 167 de 30.4.2004, p. 39).
- Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 319 de 29.11.2008, p. 59).
- Reglamento (UE) n.º 181/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

*ANEXO 2***MODALIDADES DE APLICACIÓN DE LOS CÁNONES PREVISTOS EN EL ARTÍCULO 8**

1. El canon suizo para los vehículos cuyo peso total efectivo en carga sea superior a 28 t y que dispongan de la autorización a la que se refiere el apartado 2 del artículo 8 será como máximo de:

- 180 CHF por desplazamiento en tránsito a través del territorio suizo;
- 70 CHF por desplazamiento bilateral de ida y vuelta o hacia el territorio de Suiza.

2. El canon suizo máximo para los vehículos que dispongan de la autorización a la que se refiere el apartado 3 del artículo 8 y cuyo peso total efectivo en carga sea superior a 34 t pero no supere las 40 t y que recorran una distancia de 300 km. a través de la cadena alpina será de 252 CHF para los vehículos que no cumplan las normas EURO, de 211 CHF para los vehículos que cumplan la norma EURO I y de 178 CHF para los vehículos que cumplan al menos la norma EURO II. El canon se aplicará de acuerdo con las modalidades definidas en el artículo 40.

3. El canon suizo máximo para vehículos que dispongan de la autorización a la que se refiere el apartado 4 del artículo 8 y cuyo peso total efectivo en carga sea superior a 34 t pero no supere las 40 t y que recorran una distancia de 300 km. a través de la cadena alpina será de 300 CHF para los vehículos que no cumplan las normas EURO, de 240 CHF para los vehículos que cumplan la norma EURO I y de 210 CHF para los vehículos que cumplan al menos la norma EURO II. El canon se aplicará de acuerdo con las modalidades definidas en el artículo 40.

▼ **M5***ANEXO 3***COMUNIDAD EUROPEA**

a)

(Papel de color azul claro Pantone 290, o lo más próximo posible a este color, formato DIN A4, de celulosa, mínimo 100 g/m<sup>2</sup>)

(Primera página de la licencia)

(Texto redactado en la lengua oficial, las lenguas oficiales o una de las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la licencia)

Signo distintivo del Estado miembro <sup>(1)</sup> que expide la licencia
---

Denominación de la autoridad u organismo competente
---

LICENCIA N° ...

o

COPIA AUTÉNTICA N° ...

para el transporte internacional de mercancías por carretera por cuenta ajena

La presente licencia autoriza a <sup>(2)</sup> .....

.....  
.....

para efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena en todos los trayectos de tráfico para el trayecto efectuado en el territorio de la Comunidad, con arreglo al Reglamento (CE) n° 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, sobre las normas comunes de acceso al mercado del transporte por carretera, y a las disposiciones generales de la presente licencia.

Observaciones particulares: .....

.....

La presente licencia será válida del .....	al .....
--	----------

Expedida en .....,	el .....
--------------------	----------

..... <sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Los signos distintivos de los Estados miembros son: (B) Bélgica, (BG) Bulgaria, (CZ) República Checa, (DK) Dinamarca, (D) Alemania, (EST) Estonia, (IRL) Irlanda, (GR) Grecia, (E) España, (F) Francia, (HR) Croacia, (I) Italia, (CY) Chipre, (LV) Letonia, (LT) Lituania, (L) Luxemburgo, (H) Hungría, (MT) Malta, (NL) Países Bajos, (A) Austria, (PL) Polonia, (P) Portugal, (RO) Rumanía, (SLO) Eslovenia, (SK) Eslovaquia, (FIN) Finlandia, (S) Suecia y (UK) Reino Unido.

<sup>(2)</sup> Nombre o razón social y dirección completa del transportista.

<sup>(3)</sup> Firma y sello de la autoridad o del organismo competente que expide la licencia.



▼ **M5**

b)

(Segunda página de la licencia)

(Texto redactado en la lengua oficial, las lenguas oficiales o una de las lenguas oficiales del Estado miembro que expide la licencia)

**DISPOSICIONES GENERALES**

La presente licencia se expide en virtud del Reglamento (CE) n° 1072/2009.

Autoriza a su titular a efectuar por cuenta ajena en todos los trayectos de tráfico, para los recorridos efectuados en el territorio de la Comunidad y, en su caso, en las condiciones que esta fije, transportes internacionales de mercancías por carretera:

- cuyo punto de partida y de destino se encuentren en dos Estados miembros distintos, haya o no tránsito por uno o más Estados miembros o terceros países,
- con origen en un Estado miembro y destino en un tercer país y viceversa, haya o no tránsito por uno o varios Estados miembros o terceros países,
- entre terceros países atravesando en tránsito el territorio de uno o más Estados miembros,

así como los desplazamientos de vacío de los vehículos relacionados con dichos transportes.

En el caso de un transporte que tenga su punto de partida en un Estado miembro y su punto de destino en un tercer país y viceversa, la presente licencia será válida para el recorrido efectuado en el territorio de la Comunidad. Será válida en el Estado miembro de carga o de descarga, solamente tras la celebración del acuerdo necesario entre la Comunidad y el tercer país de que se trate con arreglo al Reglamento (CE) n° 1072/2009.

La presente licencia es personal y no podrá transferirse a terceros.

La autoridad competente del Estado miembro que la haya expedido podrá retirarla en caso de que el titular, en particular:

- no haya cumplido todas las condiciones a las que se supeditaba la utilización de la licencia,
- haya facilitado informaciones inexactas sobre datos necesarios para la expedición o la renovación de la licencia.

La empresa de transportes deberá conservar el original de la licencia.

Una copia auténtica de la licencia deberá encontrarse a bordo del vehículo <sup>(1)</sup>. En el caso de que se trate de un conjunto de vehículos articulados, la licencia deberá encontrarse en el vehículo de tracción. Cubre el conjunto de vehículos articulados, aun en el caso de que el remolque o el semirremolque no estén matriculados o puestos en circulación a nombre del titular de la licencia o estén matriculados o puestos en circulación en otro Estado.

La licencia deberá presentarse a instancia de los agentes encargados del control.

En el territorio de cada Estado miembro el titular estará obligado a cumplir las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes en dicho Estado miembro, especialmente en materia de transporte y de circulación.

<sup>(1)</sup> Por «vehículo» se entenderá todo vehículo de motor matriculado en un Estado miembro o todo conjunto de vehículos articulados cuyo vehículo de tracción, por lo menos, esté matriculado en un Estado miembro, destinados exclusivamente al transporte de mercancías.

▼ **M5***ANEXO 4***TRANSPORTES Y DESPLAZAMIENTOS DE VACÍO EFECTUADOS EN RELACIÓN CON TRANSPORTES EXENTOS DEL RÉGIMEN DE LICENCIA Y DEMÁS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE**

1. Los transportes postales realizados dentro de un régimen de servicio universal.
2. Los transportes de vehículos accidentados o averiados.
3. Los transportes de mercancías con vehículo automóvil cuyo peso de carga total autorizado, incluido el de los remolques, no sea superior a 3,5 toneladas.
4. Los transportes de mercancías con vehículo automóvil siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
  - a) que las mercancías transportadas pertenezcan a la empresa o hayan sido vendidas, compradas, donadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella;
  - b) que el transporte sirva para llevar las mercancías hacia la empresa, para expedirlas de dicha empresa o para desplazarlas bien en el interior o al exterior de la empresa para sus propias necesidades;
  - c) que los vehículos automóviles utilizados para este transporte sean conducidos por personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma mediante obligación contractual;
  - d) que los vehículos que transporten las mercancías pertenezcan a la empresa o hayan sido comprados a crédito por ella, o estén alquilados, siempre que, en este último caso, cumplan las condiciones establecidas en la Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>;  
  
esta disposición no será aplicable en caso de utilización de un vehículo de recambio durante una avería de corta duración del vehículo utilizado normalmente;
  - e) que el transporte constituya solo una actividad accesoria en el marco de las actividades de la empresa.
5. Los transportes de medicamentos, de aparatos y equipos médicos, y de otros artículos necesarios en casos de ayudas urgentes, en particular en casos de catástrofes naturales.

<sup>(1)</sup> Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82).



## ANEXO 5

**INVENTARIO DE LAS DISPOSICIONES INCLUIDAS EN LOS ACUERDOS BILATERALES DE TRANSPORTE POR CARRETERA CONCLUIDOS POR SUIZA CON LOS DIFERENTES ESTADOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD Y RELATIVOS AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN TRÁFICO TRIANGULAR**

País	Acuerdo firmado el	Entrada en vigor el	Condiciones
Alemania	17.12.1953	1.2.1954	<p>Artículo 7:</p> <p>Según el derecho nacional: tráfico triangular propiamente dicho, autorizado; tráfico triangular de otro tipo, prohibido.</p>
Austria	22.10.1958	4.4.1959	<p>Artículo 8:</p> <p>Los empresarios que tengan derecho a efectuar transportes de mercancías están autorizados a transportar, con vehículos matriculados en uno de los Estados contratantes:</p> <p>a) mercancías con punto de destino o de origen en uno de los Estados.</p> <p>Tráfico triangular propiamente dicho, autorizado; tráfico triangular de otro tipo, prohibido.</p>
Bélgica	25.2.1975	24.7.1975	<p>Artículo 4, punto 1, letra b:</p> <p>Tráfico triangular propiamente dicho, autorizado; tráfico triangular de otro tipo, prohibido.</p>
Dinamarca	27.8.1981	25.3.1982	<p>Artículo 4, punto 2:</p> <p>Los transportes con punto de salida en un país tercero y punto de destino en la otra Parte contratante o con punto de salida en la otra Parte Contratante y punto de destino en un país tercero están sujetos a autorización expedida individualmente por la otra Parte Contratante.</p>
España	23.1.1963	21.8.1963	<p>Protocolo de 29 de octubre de 1971:</p> <p>Tráfico triangular propiamente dicho, autorizado; tráfico triangular de otro tipo, prohibido</p>
Finlandia	16.1.1980	28.5.1981	<p>Artículo 6 punto 2 y Actas de la reunión de la Comisión mixta Suiza Finlandia de 23 y 24 de mayo de 1989: punto 2.2: tráfico triangular propiamente dicho y de otro tipo, permitidos mediante autorización.</p>
Francia	20.11.1951	1.4.1952	<p>Según el derecho nacional:</p> <p><b>Transportistas suizos:</b> tráfico triangular propiamente dicho y de otro tipo prohibidos en Francia;</p> <p><b>Transportistas franceses:</b> tráfico triangular propiamente dicho y de otro tipo autorizados en Suiza.</p>
Grecia	8.8.1970	6.9.1971	<p>Artículo 3 y Actas de la reunión de la Comisión mixta Suiza Grecia de 11 a 13 de diciembre de 1972: tráfico triangular propiamente dicho y de otro tipo permitidos (autorizaciones especiales según contingente).</p>
Italia	—	—	<p>Actas de la reunión de la Comisión mixta Suiza Italia de 14 de junio de 1993:</p> <p><b>Transportistas suizos:</b> autorizaciones según contingente para el tráfico triangular propiamente dicho. Prohibido el tráfico triangular de otro tipo;</p> <p><b>Transportistas italianos:</b> tráfico triangular propiamente dicho, permitido sin autorización. Autorizaciones según contingente para el tráfico triangular de otro tipo.</p>

▼ B

País	Acuerdo firmado el	Entrada en vigor el	Condiciones
Irlanda	—	—	Según el derecho nacional:  <b>Transportistas suizos:</b> Tráfico triangular propiamente dicho y de otro tipo prohibidos, salvo autorización expedida por las autoridades irlandesas;  <b>Transportistas irlandeses:</b> Tráfico triangular propiamente dicho y de otro tipo permitidos en tráfico con Suiza.
Luxemburgo	17.5.1972	1.6.1972	El Acuerdo sólo se aplica al transporte de pasajeros. No se ha celebrado ningún acuerdo sobre transporte de mercancías. El tráfico triangular está permitido según el derecho nacional. (Aplicación del principio de reciprocidad). Tráfico triangular propiamente dicho y de otro tipo, autorizados.
Países Bajos	20.5.1952	15.6.1952	El Acuerdo sólo se aplica al transporte de pasajeros. No se ha celebrado ningún acuerdo sobre transporte de mercancías. El tráfico triangular está permitido según el derecho nacional. (Aplicación del principio de reciprocidad). Tráfico triangular propiamente dicho y de otro tipo autorizados.
Portugal	28.6.1973	1.1.1974	Tráfico triangular propiamente dicho y de otro tipo liberalizados en virtud de la decisión adoptada en la reunión de la Comisión mixta Suiza Portugal de 6 de junio de 1996.
Reino Unido	20.12.1974	21.11.1975	Artículo 3 letra b:  Tráfico triangular propiamente dicho, permitido. Tráfico triangular de otro tipo, prohibido.
Suecia	12.12.1973	22.4.1974	Artículo 4, puntos 1 y 2:  Tráfico triangular permitido mediante autorización especial según contingente.

Tráfico triangular propiamente dicho: cuando el vehículo, con arreglo al itinerario normal, transita por el país en el que está matriculado. Por ejemplo, vehículo suizo que efectúa un transporte de Alemania a Italia en tránsito por Suiza.

Tráfico triangular de otro tipo: cuando el vehículo no transita por el país en el que está matriculado. Por ejemplo, un vehículo suizo que efectúa un transporte de Alemania a Italia en tránsito por Austria.



## ANEXO 6

## EXENCIÓN DEL LÍMITE DE PESO Y DE LA PROHIBICIÓN DE CIRCULAR DE NOCHE Y EN DOMINGO

### I. Exención del límite de peso durante el periodo que concluye el 31 de diciembre de 2004

En caso de recorridos procedentes del extranjero con destino a la zona suiza próxima a la frontera <sup>(1)</sup> (y a la inversa), se autorizarán excepciones, sin emolumentos, para cualesquiera mercancías hasta un peso total de 40 toneladas, y en caso del transporte de contenedores ISO de 40 pies en tráfico combinado, hasta un máximo de 44 toneladas. Por motivos de construcción de carreteras, ciertas aduanas aplican pesos inferiores.

### II. Otras exenciones al límite de peso

En caso de recorridos procedentes del extranjero con destino a un lugar situado más allá de la zona suiza próxima a la frontera 1 (y a la inversa) y para el tránsito a través de Suiza, podrá autorizarse un peso total efectivo en carga superior al peso máximo autorizado en Suiza, para los transportes no citados en el artículo 8:

- a) para el transporte de mercancías indivisibles cuando, pese al empleo de un vehículo apropiado, no puedan cumplirse las disposiciones;
- b) para los transbordos o el empleo de vehículos especiales, particularmente de vehículos de trabajo que, debido al uso al que se destinan, no pueden adaptarse a las disposiciones relativas al peso;
- c) para los transportes de vehículos averiados o que deban arreglarse, en caso de urgencia;
- d) para los transportes de productos destinados al abastecimiento de los aviones (catering);
- e) para los recorridos por carretera iniciales y finales de un transporte combinado, por regla general en un radio de 30 km a partir de la terminal.

### III. Exención de la prohibición de circular de noche y en domingo

Se prevén las siguientes exenciones a la prohibición de circular de noche y en domingo:

#### a) *sin autorización especial*

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

#### b) *con autorización especial*

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

- productos agrícolas fácilmente perecederos (por ejemplo, bayas, ciertas frutas o verduras, plantas (incluidas flores cortadas) o zumos de frutas recién exprimidas) durante todo el año;
- cerdos de sacrificio y aves de corral de sacrificio;

<sup>(1)</sup> La zona próxima a la frontera se define en el anexo 4 del acta de la quinta reunión del Comité mixto creado en el marco del acuerdo de 1992, que tuvo lugar en Bruselas el 2 de abril de 1998. Por regla general, se trata de una zona de un radio de 10 km medido a partir de la aduana.

**▼B**

- leche fresca y productos lácteos perecederos;
- material de circo, instrumentos musicales de una orquesta, decorados de teatro, etc.;
- periódicos que incluyan una parte redaccional y envíos postales con arreglo al mandato legal de las prestaciones.

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

▼ **M5***ANEXO 7***TRANSPORTE INTERNACIONAL DE VIAJEROS CON AUTOCARES Y AUTOBUSES***Artículo 1***Definiciones**

A efectos del presente Acuerdo, se aplicarán las siguientes definiciones.

**1. Servicios regulares**

1.1. Los servicios regulares son aquellos que aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados, recogiendo y depositando viajeros en paradas previamente fijadas. Los servicios regulares están a disposición de todo el mundo, aunque, en su caso, puede haber obligación de reservar.

El carácter regular del servicio no se verá afectado por el hecho de que se adapten las condiciones de explotación del servicio.

1.2. Los servicios, quienquiera que sea su organizador, que aseguren el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros, siempre que se efectúen bajo las condiciones especificadas en el punto 1.1, se considerarán asimismo servicios regulares. Dichos servicios se denominarán «servicios regulares especializados».

Los servicios regulares especializados incluirán:

- a) el transporte entre el domicilio y el trabajo de los trabajadores;
- b) el transporte de escolares y estudiantes entre el domicilio y el centro de enseñanza.

El hecho de que la organización del transporte se adapte a las necesidades variables de los usuarios no afectará al carácter regular de los servicios especializados.

1.3. La organización de servicios paralelos o temporales que capten la misma clientela que los servicios regulares existentes, el no atender a determinadas paradas o el atender a paradas suplementarias por parte de servicios regulares existentes estarán sometidos a las mismas normas que las aplicables a los servicios regulares existentes.

**2. Servicios discrecionales**

2.1. Los servicios discrecionales son los servicios no incluidos en la definición de servicios regulares ni de servicios regulares especializados, y cuya principal característica es el transporte de grupos formados por encargo del cliente o a iniciativa del propio transportista.

La organización de servicios paralelos o temporales comparables a los servicios regulares existentes y que tengan el mismo tipo de clientela que estos últimos estará sujeta a autorización, de conformidad con el procedimiento establecido en la sección I.

2.2. Los servicios contemplados en el presente punto 2 no perderán su condición de servicio discrecional aunque se efectúen con cierta frecuencia.

2.3. Los servicios discrecionales podrán ser explotados por un grupo de transportistas que actúe por cuenta de un mismo comanditario.

Los nombres de estos transportistas y, si procede, los puntos de transbordo durante el viaje se comunicarán a las autoridades competentes de los Estados miembros de la Unión Europea afectados y de Suiza, de acuerdo con las modalidades que determine el Comité Mixto.

**3. Transporte por cuenta propia**

Los transportes por cuenta propia son los transportes realizados con fines no comerciales ni lucrativos por una persona física o jurídica, en los que:

- la actividad de transporte solo sea una actividad accesoria de la persona física o jurídica,

▼ **M5**

- los vehículos utilizados sean propiedad de la persona física o jurídica o hayan sido comprados a plazos por ella o estén sujetos a un contrato de arrendamiento a largo plazo y sean conducidos por un miembro del personal de la citada persona física o jurídica o por la propia persona física, o por personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma mediante obligación contractual.

## Sección I

## SERVICIOS REGULARES SUJETOS A AUTORIZACIÓN

*Artículo 2***Naturaleza de la autorización**

1. La autorización se expedirá a nombre del transportista y no será transferida por este a terceros. No obstante, el transportista que haya recibido una autorización podrá realizar el servicio a través de un subcontratista con el consentimiento de la autoridad contemplada en el artículo 3, apartado 1. En este caso, se indicará en la autorización el nombre del subcontratista y su condición de tal. El subcontratista cumplirá las condiciones establecidas en el artículo 17 del Acuerdo.

En el caso de una asociación de empresas para la explotación de un servicio regular, la autorización se expedirá a nombre de todas las empresas. Se entregará a la empresa que dirija la explotación, junto con una copia para las otras empresas. La autorización mencionará los nombres de todos los explotadores.

2. El período máximo de validez de la autorización será de cinco años.
3. En la autorización se especificará:
  - a) el tipo de servicio;
  - b) el itinerario del servicio, indicando, en particular, el punto de partida y el punto de destino;
  - c) el período de validez de la autorización;
  - d) las paradas y los horarios.
4. La autorización deberá ajustarse al modelo establecido por el Reglamento (UE) n° 361/2014 de la Comisión <sup>(1)</sup>.
5. La autorización permitirá a su titular o a sus titulares efectuar servicios regulares en el territorio de las Partes Contratantes.
6. El explotador de un servicio regular podrá utilizar vehículos de refuerzo para hacer frente a situaciones temporales y excepcionales.

En ese caso, el transportista velará por que a bordo del vehículo se encuentren los documentos siguientes:

- copia de la autorización de servicio regular,
- copia del contrato entre el explotador del servicio regular y la empresa que proporcione vehículos de refuerzo, o un documento equivalente,

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n° 361/2014 de la Comisión, de 9 de abril de 2014, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los documentos de transporte internacional de viajeros en autocares y autobuses y se deroga el Reglamento (CE) n° 2121/98 (DO L 107 de 10.4.2014, p. 39).



▼ **M5**

- copia auténtica de la licencia comunitaria, en el caso de los transportistas de la Unión, o de una licencia similar suiza, en el caso de los transportistas suizos, expedida al explotador que proporcione vehículos de refuerzo para el servicio.

*Artículo 3***Presentación de la solicitud de autorización**

1. Las solicitudes de autorización por los operadores de la Unión Europea se presentarán con arreglo a las disposiciones del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, y las solicitudes de autorización por los operadores suizos se presentarán con arreglo a las disposiciones del Capítulo 3 de la Orden de 4 de noviembre de 2009 relativa al transporte de viajeros (OTV) <sup>(2)</sup>. Para los servicios exentos de autorización en Suiza pero sujetos a autorización en la Unión Europea, las solicitudes de autorización por los operadores suizos se presentarán ante las autoridades competentes suizas si el punto de partida de dichos servicios se encuentra en Suiza.
2. Las solicitudes deberán ajustarse al modelo establecido por el Reglamento (UE) n° 361/2014.
3. El solicitante facilitará como apoyo a su solicitud de autorización cualquier información complementaria que considere útil o que le sea exigida por la autoridad expedidora, en especial un plan de conducción que permita controlar que se cumple la normativa sobre tiempo de conducción y de descanso y una copia de la licencia comunitaria de transporte internacional de viajeros por carretera por cuenta ajena, en el caso de los transportistas de la Unión Europea, o una licencia similar suiza, en el caso de los transportistas suizos, expedida al titular del servicio regular.

*Artículo 4***Procedimiento de autorización**

1. La autorización se expedirá de acuerdo con las autoridades competentes de las Partes Contratantes en cuyo territorio se recojan o depositen viajeros. La autoridad expedidora facilitará a estas últimas — así como a las autoridades competentes de los Estados miembros de la Unión Europea cuyo territorio se atraviese sin recoger ni depositar viajeros —, junto con su valoración, una copia de la solicitud y de todos los demás documentos pertinentes.
2. Las autoridades competentes de Suiza y de los Estados miembros de la Unión Europea cuyo acuerdo se haya solicitado darán a conocer su decisión a la autoridad expedidora en un plazo de dos meses. Este plazo empezará a correr a partir de la fecha de recepción de la solicitud de acuerdo que figure en el acuse de recibo. Si la autoridad expedidora no recibe respuesta dentro de ese plazo, se considerará que las autoridades consultadas dan su conformidad y la autoridad expedidora concederá la autorización. Si la decisión recibida de las autoridades competentes de las Partes Contratantes cuyo acuerdo se pidió fuese negativa, incluirá una exposición de motivos adecuada.
3. No obstante lo dispuesto en los apartados 7 y 8, la autoridad expedidora resolverá dentro de un plazo de cuatro meses a partir de la fecha en que el transportista haya presentado la solicitud.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 561/2006 (DO L 300 de 14.11.2009, p. 88).

<sup>(2)</sup> RS/SR/745.11.

**▼M5**

4. La autorización se concederá, salvo que:
- a) el solicitante no esté en condiciones de realizar el servicio objeto de la solicitud con el material de que dispone directamente;
  - b) en el pasado, el solicitante no hubiera respetado la normativa nacional o internacional sobre transporte por carretera y, en particular, las condiciones y exigencias relativas a las autorizaciones para los servicios de transporte internacional de viajeros, o hubiera cometido una infracción grave de la legislación sobre transporte por carretera, y en particular de las normas aplicables a los vehículos y a los periodos de conducción y de descanso de los conductores;
  - c) en el caso de una solicitud de renovación de la autorización, no se hubieran respetado las condiciones de la autorización;
  - d) la autoridad competente de una Parte Contratante, sobre la base de un análisis detallado, decida que el servicio en cuestión puede afectar seriamente, en los tramos directos afectados, a la viabilidad de un servicio comparable prestado en virtud de uno o varios contratos de servicio público con arreglo a la legislación vigente de la Parte Contratante; en tal caso, la autoridad competente fijará criterios, no discriminatorios, para determinar si el servicio que se solicita afectará seriamente a la viabilidad del mencionado servicio comparable y los comunicará al Comité Mixto, a petición de este;
  - e) la autoridad competente de una Parte Contratante decida, basándose en un análisis detallado, que el principal objetivo del servicio no es transportar viajeros entre paradas situadas en el territorio de las Partes Contratantes.

En el caso de que un servicio internacional de autocares y autobuses existente afecte seriamente, en los tramos directos afectados, a la viabilidad de un servicio comparable prestado en virtud de uno o varios contratos de servicio público con arreglo a la legislación de una Parte Contratante debido a circunstancias excepcionales que era imposible prever al otorgar la autorización, la autoridad competente de una Parte Contratante podrá, con el acuerdo del Comité Mixto, suspender o retirar la autorización de explotar el servicio internacional de autobuses y de autocares tras dar un preaviso de seis meses al transportista.

El hecho de que un transportista ofrezca precios inferiores a los que ofrecen otros transportistas por carretera o el hecho de que el trayecto de que se trate ya esté siendo explotado por otros transportistas por carretera no constituirá, por sí mismo, justificación para denegar la solicitud.

5. La autoridad expedidora solo podrá rechazar las solicitudes por motivos compatibles con el presente Acuerdo.
6. Si el procedimiento para llegar al acuerdo a que se refiere el apartado 1 no da resultado, se podrá recurrir al Comité Mixto.
7. El Comité Mixto adoptará, en el plazo más breve posible, una decisión que surtirá efecto a los treinta días de su notificación a Suiza y a los Estados miembros de la Unión Europea interesados.
8. Una vez cumplido el procedimiento previsto en el presente artículo, la autoridad expedidora informará de ello a todas las autoridades citadas en el apartado 1 y les enviará, si procede, una copia de la autorización.

*Artículo 5***Expedición y renovación de la autorización**

1. Una vez concluido el procedimiento establecido en el artículo 4 del presente anexo, la autoridad expedidora concederá la autorización o denegará formalmente la solicitud.

**▼M5**

2. La denegación de una solicitud deberá ser motivada. Las Partes Contratantes garantizarán a los transportistas la posibilidad de hacer valer sus intereses en caso de denegación de su solicitud.

3. Las disposiciones del artículo 4 del presente anexo serán aplicables, *mutatis mutandis*, a las solicitudes de renovación de una autorización o de modificación de las condiciones en que se deben realizar los servicios sujetos a autorización.

En caso de una modificación poco importante de las condiciones de explotación, en particular de una adaptación de las frecuencias, las tarifas y los horarios, será suficiente que la autoridad expedidora comunique la información relativa a dicha modificación a las autoridades competentes de la otra Parte Contratante.

*Artículo 6***Caducidad de la autorización**

El procedimiento en materia de caducidad de la autorización se ajustará a las disposiciones del artículo 10 del Reglamento (CE) n° 1073/2009 y del artículo 46 de la OTV.

*Artículo 7***Obligaciones de los transportistas**

1. Salvo en casos de fuerza mayor, el explotador de un servicio regular estará obligado, hasta que expire la autorización, a tomar todas las medidas que garanticen un servicio de transporte que cumpla las normas de continuidad, regularidad y capacidad, así como las demás condiciones fijadas por la autoridad competente con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, del presente anexo.

2. El transportista estará obligado a publicar el itinerario del servicio, las paradas, el horario, las tarifas y las demás condiciones de explotación, de modo que resulten fácilmente accesibles para todos los usuarios.

3. Suiza y los Estados miembros de la Unión Europea interesados podrán modificar, de común acuerdo y de acuerdo con el titular de la autorización, las condiciones de explotación de un servicio regular.

## Sección II

**SERVICIOS DISCRECIONALES Y OTROS SERVICIOS QUE NO REQUIEREN AUTORIZACIÓN***Artículo 8***Documento de control**

1. Los servicios contemplados en el artículo 18, apartado 1, del Acuerdo se realizarán al amparo de un documento de control (hoja de ruta).

2. Los transportistas que realicen servicios discrecionales deberán cumplimentar la hoja de ruta antes de cada viaje.

3. Los cuadernos de hojas de ruta serán expedidos por las autoridades competentes de Suiza y del Estado miembro de la Unión Europea donde esté establecido el transportista o por los organismos designados por ellas.

**▼M5**

4. El modelo del documento de control, así como las modalidades de su utilización, se determinarán de acuerdo con las disposiciones del Reglamento (UE) n° 361/2014.

5. En el caso de los servicios contemplados en el artículo 18, apartado 2, del Acuerdo, el contrato o una copia auténtica del contrato suplirá al documento de control.

*Artículo 9***Certificación**

La certificación prevista en el artículo 18, apartado 6, del Acuerdo será expedida por la autoridad competente de Suiza o del Estado miembro de la Unión Europea en el que esté matriculado el vehículo.

Se ajustará al modelo establecido por el Reglamento (UE) n° 361/2014.

## Sección III

## CONTROLES Y SANCIONES

*Artículo 10***Títulos de transporte**

1. Los transportistas que presten un servicio regular, excluidos los servicios regulares especializados, expedirán títulos de transporte individuales o colectivos que indiquen:

- los puntos de partida y de destino y, en su caso, el regreso,
- el período de validez del título de transporte,
- la tarifa de transporte.

2. El título de transporte a que se refiere el apartado 1 deberá presentarse siempre que lo requieran los agentes encargados del control.

*Artículo 11***Controles en carretera y en las empresas**

1. En el caso de los transportes por cuenta ajena, la copia auténtica de la licencia comunitaria, para los transportistas de la Unión Europea, o de la licencia similar suiza, para los transportistas suizos, así como, según la naturaleza del servicio, la autorización (o una copia auténtica de esta última) o la hoja de ruta deberán encontrarse a bordo del vehículo y presentarse siempre que lo requieran los agentes encargados del control.

En el caso de los transportes por cuenta propia, la certificación (o una copia auténtica de esta última) deberá encontrarse a bordo del vehículo y presentarse siempre que lo requieran los agentes encargados del control.

2. Los transportistas que presten servicios de transporte internacional de viajeros por autocar y autobús permitirán que se realicen controles destinados a garantizar que los servicios se llevan a cabo correctamente, en particular en lo que se refiere a los períodos de conducción y descanso de los conductores.

*Artículo 12***Asistencia mutua y sanciones**

1. Las autoridades competentes de las Partes Contratantes se prestarán asistencia mutua para garantizar la aplicación y el seguimiento de las disposiciones establecidas en el presente anexo. Intercambiarán información a través de los puntos de contacto nacionales creados en virtud del artículo 18 del Reglamento (CE) n° 1071/2009 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51)

**▼ M5**

2. Las autoridades competentes de la Parte Contratante de establecimiento del transportista retirarán la licencia comunitaria, en el caso de los transportistas de la Unión Europea, o la licencia similar suiza, en el caso de los transportistas suizos, cuando el titular:

- a) deje de cumplir las condiciones previstas en el artículo 17, apartado 1, del Acuerdo; o
- b) haya dado información inexacta respecto de datos necesarios para la expedición de la licencia comunitaria, en el caso de los transportistas de la Unión Europea, o de la licencia similar suiza, en el caso de los transportistas suizos.

3. La autoridad expedidora retirará la autorización cuando el titular deje de reunir las condiciones que hayan determinado su expedición a tenor de lo dispuesto en el presente Acuerdo y, en particular, cuando las autoridades competentes de la Parte Contratante en que se encuentre establecido el transportista así lo soliciten. Informará inmediatamente de ello a las autoridades competentes de la otra Parte Contratante.

4. En caso de infracción grave de las normativas relativas al transporte y en materia de seguridad vial, en particular en lo que se refiere a las normas aplicables a los vehículos, a los tiempos de conducción y de descanso de los conductores y a la realización sin autorización de los servicios paralelos o temporales a que se refiere el artículo 1, punto 2.1, las autoridades competentes de la Parte Contratante de establecimiento del transportista que haya cometido la infracción podrán, en particular, retirar la licencia comunitaria, en el caso de los transportistas de la Unión Europea, o la licencia similar suiza, en el caso de los transportistas suizos, o retirar temporal o parcialmente las copias auténticas de la licencia comunitaria, en el caso de los transportistas de la Unión Europea, o la licencia similar suiza, en el caso de los transportistas suizos.

Esas sanciones se determinarán en función de la gravedad de la infracción cometida por el titular de la licencia comunitaria, en el caso de los transportistas de la Unión Europea, o de la licencia similar suiza, en el caso de los transportistas suizos, y en función del número total de copias auténticas de la licencia de que disponga respecto al tráfico internacional.

Las autoridades competentes de la Parte Contratante de establecimiento informarán lo antes posible y, en todo caso, en las seis semanas siguientes a su decisión final sobre el asunto a las autoridades competentes de la Parte contratante en cuyo territorio se hayan constatado las infracciones si se han impuesto las sanciones contempladas anteriormente. De no haberse impuesto tales sanciones, las autoridades competentes de la Parte Contratante de establecimiento indicarán las razones de no haberlas impuesto.

5. Cuando las autoridades competentes de una Parte Contratante tengan conocimiento de una infracción grave del presente anexo o de la normativa de transporte por carretera imputable a un transportista no residente, la Parte Contratante en cuyo territorio se haya constatado la infracción transmitirá a las autoridades competentes de la Parte Contratante de establecimiento del transportista lo antes posible y, en todo caso, en las seis semanas siguientes a su decisión final, la información siguiente:

- a) una descripción de la infracción, con indicación de la fecha y hora en que fue cometida;
- b) la categoría, el tipo y la gravedad de la infracción, y
- c) las sanciones impuestas y las sanciones ejecutadas.

Las autoridades competentes de la Parte Contratante de acogida podrán solicitar que las autoridades competentes de la Parte Contratante de establecimiento impongan sanciones administrativas de conformidad con el apartado 4.

6. Las Partes Contratantes velarán por que los transportistas dispongan de un derecho de recurso contra toda sanción administrativa que se les haya impuesto en virtud del presente artículo.

**▼M5***Artículo 13***Anotación en los registros electrónicos nacionales**

Las Partes Contratantes velarán por que se anoten en el registro electrónico nacional de empresas de transporte por carretera las infracciones graves de la normativa de transporte por carretera imputables a transportistas establecidos en su territorio que hayan acarreado la imposición de una sanción por las autoridades competentes de cualquier Estado miembro de la Unión Europea o de Suiza, así como una retirada temporal o permanente de la licencia comunitaria, en el caso de los transportistas de la Unión Europea, o de la licencia similar suiza, en el caso de los transportistas suizos, o de la copia auténtica de la licencia comunitaria o de la licencia similar suiza. Las anotaciones en el registro relativas a la retirada temporal o permanente de una licencia comunitaria, en el caso de los transportistas de la Unión Europea, o de una licencia similar suiza, en el caso de los transportistas suizos, se mantendrán en la base de datos por un período mínimo de dos años contados a partir de la fecha de vencimiento del período de retirada, en el caso de retirada temporal, o a partir de la fecha de retirada, en el caso de retirada permanente.



## ANEXO 8

**INVENTARIO DE LAS DISPOSICIONES INCLUIDAS EN LOS ACUERDOS BILATERALES DE TRANSPORTE POR CARRETERA CONCLUIDOS POR SUIZA CON LOS DIFERENTES ESTADOS MIEMBROS DE LA COMUNIDAD Y RELATIVAS A LA CONCESIÓN DE AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN TRÁFICO TRIANGULAR**

País	Fecha de firma del Acuerdo	Fecha de entrada en vigor	Condiciones
Alemania	17.12.1953	1.2.1954	Artículos 4 y 5: — según el derecho nacional — respeto de la reciprocidad
Austria	22.10.1958	4.4.1959	Artículo 6: — según el derecho nacional — respeto de la reciprocidad
Bélgica	25.2.1975	24.7.1975	Artículo 3: — según el derecho nacional
Dinamarca	27.8.1981	25.3.1982	Artículos 3 y 5: — según el derecho nacional
España	23.1.1963	21.8.1963	Artículos 2 y 3: — autorización expresa de la otra Parte Contratante — de común acuerdo (reciprocidad)
Finlandia	16.1.1980	28.5.1981	Artículo 3: — según el derecho nacional
Francia	20.11.1951	1.4.1952	Capítulo II: — de común acuerdo — respeto de la reciprocidad
Grecia	8.8.1970	6.9.1971	Artículo 2: — de común acuerdo (reciprocidad)
Italia	—	—	Según el derecho nacional (no hay acuerdo bilateral)
Irlanda	—	—	Según el derecho nacional (no hay acuerdo bilateral)
Luxemburgo	17.5.1972	1.6.1972	Artículo 3: Según el derecho nacional
Países Bajos	20.5.1952	15.6.1952	Apartado 2, punto 2: Según el derecho nacional
Portugal	28.6.1973	1.1.1974	Protocolo al acuerdo, puntos 5 y 6 — acuerdo recíproco — reciprocidad
Reino Unido	20.12.1974	21.11.1975	Según el derecho nacional (el Acuerdo sólo se refiere al transporte de mercancías)
Suecia	12.12.1973	22.4.1974	Artículo 3: Según el derecho nacional

*ANEXO 9***RELATIVO A LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE  
POR FERROCARRIL Y TRANSPORTE COMBINADO**

En caso de que Suiza desee recurrir a las medidas de salvaguardia previstas en el artículo 46 del Acuerdo, se deberán cumplir las condiciones siguientes.

1. El precio medio del transporte por ferrocarril o combinado a través de Suiza no será superior a los costes de un vehículo de 40 t de peso máximo autorizado (PMA) para un trayecto de 300 km a través de la cadena alpina. En particular, el precio medio aplicado en transporte combinado acompañado («carretera rodante») no deberá ser superior al coste por carretera (cánones de carretera y costes variables).
2. Suiza ha adoptado medidas para reforzar la competitividad del transporte combinado y del transporte de mercancías por ferrocarril a través de Suiza.
3. Los parámetros utilizados para evaluar la competitividad del transporte de mercancías por ferrocarril y de transporte combinado incluyen como mínimo:
  - la adaptación de los horarios y de la velocidad a las necesidades de los usuarios;
  - el nivel de responsabilidad y garantía ofrecido por el servicio;
  - el cumplimiento de los compromisos de calidad del servicio y las compensaciones para los usuarios en caso de incumplimiento de tales compromisos por los operadores suizos;
  - las condiciones de reserva.



**▼B**

*ANEXO 10*

**MODALIDADES DE APLICACIÓN DE LOS CÁNONES PREVISTOS EN  
EL ARTÍCULO 40**

Salvo lo dispuesto en la letra b del apartado 3 y el apartado 5 del artículo 40, los cánones previstos en dicho artículo se aplicarán con arreglo a las modalidades siguientes:

- a) para los transportes que utilicen un itinerario en Suiza cuya distancia sea inferior o superior a 300 km, se modificarán de forma proporcional para tener en cuenta la relación de distancia efectivamente recorrida en Suiza;
- b) serán proporcionales a la categoría por peso del vehículo.



## ACTA FINAL

Los plenipotenciarios

de la COMUNIDAD EUROPEA,

y

de la CONFEDERACIÓN SUIZA,

reunidos en Luxemburgo, el veintiuno de junio de mil novecientos noventa y nueve, para la firma del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera, han aprobado las declaraciones conjuntas que se mencionan a continuación y que se adjuntan a la presente Acta Final:

— Declaración conjunta sobre lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 38,

— Declaración conjunta sobre futuras negociaciones adicionales.

Igualmente han tomado nota de las declaraciones siguientes que se adjuntan a la presente Acta Final:

— Declaración sobre la participación de Suiza en los comités,

— Declaración de Suiza sobre la utilización de los contingentes (40 T),

— Declaración de la Comunidad sobre la utilización de los contingentes (40 T),

— Declaración de Suiza sobre lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 40,

— Declaración de Suiza sobre la simplificación de los procedimientos aduaneros (apartado 1 del artículo 43).

Hecho en Luxemburgo, el veintiuno de junio de mil novecientos noventa y nueve.

Udfærdiget i Luxembourg den enogtyvende juni nitten hundrede og nioghalvfems.

Geschehen zu Luxemburg am einundzwanzigsten Juni neunzehnhundertneunundneunzig.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις είκοσι μία Ιουνίου χίλια εννιακόσια ενενήντα εννέα.

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

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

Fatto a Lussemburgo, addì ventuno giugno millenovecentonovantanove.

Gedaan te Luxemburg, de eenentwintigste juni negentienhonderd negenenneentig.

Feito em Luxemburgo, em vinte e um de Junho de mil novecentos e noventa e nove.

Tehty Luxemburgissa kahdentenkymmenentenäensimmäisenä päivänä kesäkuuta vuonna tuhatyhdeksänsataayhdeksänkymmentäyhdeksän.

Som skedde i Luxemburg den tjugoförsta juni nittonhundraionio.

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

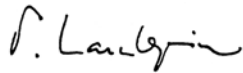
Euroopan yhteisön puolesta

▼B

På Europeiska gemenskapens vägnar



Por la Confederación Suiza  
For Det Schweiziske Edsforbund  
Für der Schweizerischen 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



**▼B**

**DECLARACIÓN CONJUNTA**

**sobre lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 38**

Las Partes Contratantes declaran que lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 38 no van en perjuicio de la aplicación, en el marco del sistema federal suizo, de los instrumentos relativos a la igualación financiera federal.

**▼B**

**DECLARACIÓN CONJUNTA**

**sobre futuras negociaciones adicionales**

La Comunidad Europea y la Confederación Suiza declaran su intención de entablar negociaciones con el fin de celebrar acuerdos en los ámbitos de interés común como la actualización del Protocolo 2 del Acuerdo de Libre Comercio de 1972, la participación suiza en determinados programas comunitarios para la formación, la juventud, los medios de comunicación, las estadísticas y el medio ambiente. Estas negociaciones deberían prepararse rápidamente después de la conclusión de las negociaciones bilaterales actuales.

**▼B****DECLARACIÓN****sobre la participación de Suiza en los Comités**

El Consejo acuerda que los representantes de Suiza participen en calidad de observadores para los puntos que les afectan en las reuniones de los Comités y grupos de expertos siguientes:

- Comités de programas para la investigación; incluido el Comité de investigación científica y técnica (CREST);
- Comisión Administrativa para la Seguridad Social de los Trabajadores Migrantes;
- Grupo de coordinación sobre el reconocimiento mutuo de los títulos de enseñanza superior;
- Comités Consultivos sobre las rutas aéreas y para la aplicación de las normas de competencia en el ámbito de los transportes aéreos.

Estos Comités se reunirán sin la presencia de los representantes de Suiza en las votaciones.

En lo relativo a los demás Comités que tratan de los ámbitos cubiertos por los presentes acuerdos y para los cuales Suiza, o bien ha asumido el acervo comunitario, o bien lo aplica por equivalencia, la Comisión consultará a los expertos de Suiza con arreglo a la fórmula del artículo 100 del acuerdo EEE.

**▼B**

**DECLARACIÓN DE SUIZA**

**sobre la utilización de los contingentes (40 t)**

Suiza declara que se utilizará como máximo un 50 % de los contingentes previstos en el artículo 8 del Acuerdo para vehículos suizos con un peso total efectivo de carga que no supere las 40 toneladas para realizar transportes de importación, exportación y tránsito.

**▼B**

**DECLARACIÓN DE LA COMUNIDAD**

**sobre la utilización de los contingentes (40 t)**

La Comunidad declara que, según sus cálculos actuales, espera que aproximadamente el 50 % de sus cuotas de conformidad con el artículo 8 se utilizará para las operaciones de transporte bilateral.



**▼B**

**DECLARACIÓN DE SUIZA**

**sobre lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 40**

Suiza declara, en relación con la aplicación de las cargas mencionadas en el apartado 4 del artículo 40 del Acuerdo, que fijará las cargas reales aplicables hasta la apertura del primer túnel de base, o hasta el 1 de enero de 2008 a más tardar, a un nivel inferior al importe máximo permitido conforme a esta disposición. Suiza se propone, sobre la base de esta planificación actual, fijar el nivel en 2005, 2006 y 2007 en 292,50 CHF de media y 350 CHF como máximo.



## DECLARACIÓN DE SUIZA

### sobre la simplificación de los procedimientos aduaneros (apartado 1 del artículo 43)

Con el fin de facilitar el despacho de aduana en los cruces de frontera por carretera entre la Unión y Suiza, Suiza aceptó las siguientes medidas, que se acordarán sobre una base prioritaria, a lo largo de 1999, en la comisión mixta establecida conforme al Acuerdo de 1992:

- garantizar, en cooperación con las aduanas de sus vecinos, que los horarios de oficina de los despachos situados en los cruces principales de frontera sean suficientemente amplios para permitir a los vehículos pesados comenzar su viaje a través de Suiza tan pronto como finalice el período nocturno de prohibición de circular o continuar su viaje hasta la hora en que empiece la prohibición. En caso de necesidad podrá recaudarse con este fin una tasa adicional que refleje los costes añadidos. Esta tasa, sin embargo, no debería exceder los 8 CHF;
- para lograr, antes del 1 de enero de 2000, y mantener después, en cooperación con las autoridades aduaneras de sus países vecinos, un tiempo para el despacho de aduana de los vehículos pesados de 30 minutos para cada cruce de fronteras entre Suiza y la Unión (contados desde la entrada a la primera aduana hasta el despacho de la segunda).