



Verkehrsverhandlungen Schweiz-EG

Aufgrund des Antrags EDA/EVED/EVD vom 22.3.1991

Aufgrund der Beratung wird

b e s c h l o s s e n :

M. Ogi, Chef du Département des transports, des communications et de l'énergie est autorisé à confirmer à la Conférence des ministres des transports européens que le Gouvernement suisse maintient sa position dans le domaine du trafic de transit à travers le pays (pas de couloir 40-to-transport combiné par voie ferrée comme alternative).

Pour extrait conforme,
 le secrétaire:

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	10	-
	X	EDI	1	-
	X	EJPD	1	-
	X	EMD	1	-
	X	EFD	1	-
	X	EVD	5	-
X		EVED	10	-
	X	BK	3	-
		EFK		
		Fin.Del.		

EIDG. DEPARTEMENT
FUER AUSWAERTIGE
ANGELEGENHEITEN

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTS-
DEPARTEMENT

EIDG. VOLKSWIRT-
SCHAFTSDEPARTEMENT

3003 Bern, 22. März 1991

Nicht an die Presse

An den Bundesrat

STRENG VERTRAULICH

Verkehrsverhandlungen Schweiz-EG

1. Lagebeurteilung

Die letzte formelle Verhandlungsrunde fand am 29. Januar 1991 statt. Am 11. März fand ein informelles Gespräch in Bern statt, wo die Kommission ihre neuen Ideen über einen Umweltschutzplafond vorstellte. Am 27. März 1991 findet in Brüssel eine EG-Verkehrsmministerratssitzung statt, bei der Oesterreich mit Minister Streicher und die Schweiz mit Bundesrat Ogi ihre Standpunkte und ihre Verkehrspolitik darstellen können. Mit diesem Papier soll die Basis für eine solche Aussprache gelegt werden. Eine eigentliche Traktandenliste für den 27. März 1991 gibt es nicht, auch ist nicht damit zu rechnen, dass Beschlüsse gefasst werden (gemäss Bericht des Unterhändlers Botschafter Kellenberger).

Nicht einig sind sich die Schweiz und die EG heute noch in folgenden Punkten:

- Die Schweiz wünscht die Festhaltung des Grundsatzes der Inländergleichbehandlung mit Bezug auf Masse und Gewichte und hinsichtlich des kommerziellen Marktzuganges im Abkommen. Die

EG-Kommission hat dieser Forderung bisher nicht zugestimmt. Die zweite macht ihr mehr Mühe als die erste.

- Die EG-Kommission hat verschiedene Ausnahmebegehren vom Grundsatz der 28-t-Gewichtslimite und dem Sonntags- und Nachtfahrverbot gestellt, denen die Schweiz bisher nicht zugestimmt hat.
- Die Schweiz möchte im Abkommen ein echtes Schiedsverfahren festlegen, während die Kommission lediglich eine politische Streiterledigung im Gemischten Ausschuss wünscht.
- Die EG-Kommission möchte die Dauer, während der das Abkommen nicht einseitig gekündigt werden kann, auf maximal 10 Jahre festlegen, die Schweiz strebt eine längere Dauer an.

Obwohl in den Verhandlungen eine erhebliche Annäherung der Standpunkte erzielt werden konnte, bestätigt sich heute (was keine Ueberraschung ist in Anbetracht früherer Stellungnahmen von EG-Seite), dass die EG keinem Abkommen zustimmen wird, welches nicht mehr Strassenkonzessionen enthält als der heutige Vertragsentwurf. Ohne die schweizerischen Anstrengungen in mittel- und langfristiger Perspektive zum Ausbau der Bahn und des kombinierten Verkehrs gering zu schätzen, konzentriert sich ihr Interesse nach wie vor auf kurzfristig wirksame Erleichterungen des Transitverkehrs auf der Strasse.

Als neues Element ist zu werten, dass die EG-Kommission an der letzten EWR-Verhandlungsrunde auf Ebene der hohen Beamten eine Verknüpfung zwischen EWR-Verhandlungen und Transitverhandlungen hergestellt hat in dem Sinne, als sie die Auffassung vertrat, der EWR-Vertrag würde nicht abgeschlossen, bevor die Transitfragen mit Oesterreich und der Schweiz geregelt wären. Sie machte dabei deutlich, dass die bilateralen Verhandlungen vielleicht in den EWR-Rahmen überführt werden müssen. Diese Ansicht vertritt übrigens seit einiger Zeit die Mehrheit der EG-Aussenminister und dem Ver-

nehmen nach auch einige Verkehrsminister. Die EG dürfte sich von einer solchen Strategie versprechen, dass der Druck auf die Schweiz zum Einlenken im Bereich der Strassenkonzessionen im EWR-Rahmen noch bedeutend erhöht werden könnte, indem die anderen EFTA-Länder aus Angst vor dem Scheitern der EWR-Verhandlungen die Schweiz zu diesem Schritt drängen würden.

Falls die Schweiz die Verhandlungen noch in diesem Halbjahr bilateral abschliessen möchte, muss die Frage einer allfälligen zusätzlichen Strassenkonzession im Bundesrat diskutiert werden, wobei sich grundsätzlich zwei Möglichkeiten anbieten würden:

- Gewisse Ausnahmen von der 28 t-Limite und dem Sonntags- und Nachtfahrverbot würden zugelassen, ohne dass die Limite grundsätzlich in Frage gestellt würde (siehe Non-Paper Seiten 37 und 39, Forderungen EG). Abzuklären wäre, ob das Strassenverkehrsgesetz angepasst werden müsste. Die Meinungen sind geteilt.
- Auf die Vorstellungen der EG-Kommission über die Festlegung eines Schadstoffplafonds könnte eingetreten werden, wobei innerhalb dieses Plafonds, was immer auch der festgelegte Ausgangswert ist, Lastkraftwagen von 40 t Gesamtgewicht wohl zugelassen werden müssten. Diese, unter gewissen Bedingungen, vom Schutz der Umwelt her gesehen interessante Lösung ist politisch äusserst heikel, weil damit der Grundsatz des Festhaltens an der 28-t-Limite aufgegeben würde. Diese Variante scheint ausserordentlich gefährlich. (Offen bleibt die Frage, ob man damit auch das jährliche grosse Wachstum des 28 t-Verkehrs in den Griff bekommen könnte?)

Im zweiten Kapitel dieses Papiers werden die Vorstellungen der EG-Kommission bezüglich Einführung eines Schadstoffplafonds näher vorgestellt. Kapitel 3 zeigt, welche Ausnahmen von der 28-t-Limite allenfalls in Frage kämen und welches die Auswirkungen wären.

2. Abgasplafond

Die EG-Kommissionsdienste - es handelt sich noch nicht um eine Position der EG-Kommission und noch weniger des EG-Ministerrats (deshalb ist die Ausgangslage für die Gespräche unbestimmt) - haben auf Anregung Oesterreichs hin folgende Idee entwickelt, um die Verhandlungen namentlich mit Oesterreich, aber auch mit der Schweiz zu deblockieren:

Weil der Schutz der Umwelt das oberste Anliegen der Transitländer darstellt, soll in den Verhandlungen dieses qualitative Element in den Vordergrund gestellt werden. Die Verschärfung der qualitativen Erfordernisse soll gleichzeitig eine gewisse Lockerung der quantitativen Vorschriften (Anzahl LKW) erlauben nach dem Grundsatz: "Wer sauberer fährt, darf mehr fahren."

Die EGK hat deshalb für Oesterreich ein System entwickelt, gemäss welchem aufgrund des heutigen LKW-Transitverkehrs eine Obergrenze für Abgase festgelegt werden soll, die jährlich um 5 % reduziert wird. Der NO_x -Ausstoss wird als Eckwert genommen, weil er für alpine Verhältnisse besonders relevant sein soll, während die Partikel eher im Stadtverkehr ins Gewicht fallen sollen. Die einzelnen Fuhrunternehmen würden mit Punktekarten ausgerüstet, die umso mehr Fahrten erlauben, je weniger NO_x die eingesetzten Fahrzeuge ausstossen.

Während im Falle Oesterreichs der NO_x -Plafond auf der Grundlage des heutigen Schwerverkehrs festgelegt würde, gehen die Kommissionsdienste davon aus, dass im Falle der Schweiz zum bestehenden LKW-Transitverkehr eine bestimmte Anzahl 40 t Fahrzeuge zugeschlagen werden müsste, um den Ausgangsplafond festzulegen.

Die Kommissionsdienste sind tatsächlich der Auffassung, dass die Schweiz einen namhaften Teil des heutigen Umwegverkehrs über Oesterreich (100'000 - 200'000 Fahrzeuge bei einem geschätzten Umwegverkehr von 400'000 - 500'000 LKW) übernehmen müsste, ansonsten ein Abkommen EG-Oesterreich kaum zustande kommen dürfte.

Bei genauerer Prüfung lassen sich im Denken der Kommissionsdienste drei Varianten erkennen, welche alle die Zulassung von 40 t LKW auf der Gotthardachse gemeinsam haben:

- a) unverändert freier Verkehr für LKW mit 28 t; Zulassung einer substantiellen Anzahl 40 t LKW, für die ein Abgasplafond festgelegt wird, der jährlich reduziert werden kann;
- b) jährlich zu reduzierender Abgasplafond für LKW mit 28 t und 40 t, wobei der Ausgangsplafond festgelegt würde aufgrund des heutigen 28 t-LKW-Verkehrs und einer Zusatzmenge von 40 t LKW, die von Oesterreich übernommen werden müsste;
- c) jährlich zu reduzierender Plafond für LKW mit 28 t und 40 t, wobei als Ausgangsplafond der NO_x-Ausstoss der heute transi-
tierenden LKW genommen würde.

3. Ausnahmebegehren der EG-Kommission

a) Rechtliche Aspekte

Aufgrund der Gesetzesmaterialien geht hervor, dass die Festlegung der gesetzlichen Schranken im LKW-Verkehr (Zeit/Gewicht) dem Gesetzgeber festzulegen vorbehalten bleiben sollen. Die Einführung von Ausnahmen auf Verordnungsstufe ist also nicht vorgesehen. Die Begründung dazu ist, dass die verschiedenen zum Teil stark divergierenden Interessen (Umweltschutz, Verkehrssicherheit, usw.) vom Gesetzgeber ausdiskutiert werden müssen.

Art. 106 Abs. 7 SVG räumt dem Bundesrat jedoch die Befugnis ein, mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über den grenzüberschreitenden Verkehr abzuschliessen in Abweichung der Masse und Gewichtslimiten, die in Art. 9 SVG festgelegt sind.

Diese Bestimmung ist restriktiv anzuwenden: Ausnahmeregelungen dürfen die Gesetzesbestimmungen nicht aushöhlen. Sie stellen den Einzelfall dar. Ausnahmeregelungen sind im räumlichen Bereich (Grenzzonenregelung) in zeitlicher Hinsicht (befristete Ausnahmen) oder in sachlichen Belangen (Quantität und Qualität der transportierten Güter) denkbar.

Zur Diskussion stehen hier Ausnahmeregelungen aufgrund sachlicher Kriterien.

Art. 106 Abs. 7 SVG legt eine Interessenabwägung fest und diese muss im konkreten Fall durchgeführt werden. Ausnahmeregelungen können u.a. erwägt werden, wenn sie sachlich, d.h. qualitativ und mengenmässig, vertretbar sind. Sie haben zudem den öffentlichen Interessen zu entsprechen.

- Die unter Punkt 2.2. erwähnten Ausnahmen würden eine kleine Anzahl zusätzlicher Transporte verursachen. Die Transporte würden in unregelmässigen Zeitabständen durchgeführt werden.
- Auch das Qualitätsprinzip ist respektiert. Ausserdem liegen einzelne dieser Ausnahmen im öffentlichen Interesse (z.B. bessere Luftverkehrssicherheit durch raschere Lieferung der Ersatzteile).

So gesehen, könnten über die unter b) 2. aufgeführten Ausnahmen aufgrund der bestehenden Gesetzgebung eventuell diskutiert werden. Allerdings sind die Meinungen in diesem Punkte innerhalb der Bundesverwaltung geteilt. Gewisse Aemter legen das Gesetz aufgrund der Materialien anders aus und halten eine Gesetzesänderung, die dem fakultativen Referendum unterworfen wäre, auch für die Ausnahmen gemäss b) 2. als notwendig. Eine detailliertere Auslegung dieser Rechtsfrage ist auf jeden Fall durchzuführen, bevor irgend eine Entscheidung in dieser Hinsicht getroffen wird, handelt es sich doch um einen politisch

äusserst heiklen Entscheid in einer rechtlich umstrittenen Materie.

Einig ist man sich, dass auf Verordnungstufe weitergehende Aenderungen nicht möglich sind. Der Weg über die Verordnung kann also nicht beschritten werden.

b) Aspects quantitatifs:

1. Demandes communautaires d'exemption de la limite des 28 t et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche à écarter déjà à ce stade:

- Transports de denrées périssables: il est évident que les quantités à transporter seraient considérables. L'on peut raisonnablement estimer qu'une concession de la Suisse en la matière conduirait à une part supplémentaire de trafic d'environ 1'000 véhicules par semaine.
- Le caractère d'urgence ne vaut pas non plus pour les transports de lait en vrac, demandés par la CE qui, comme les produits périssables, peuvent être transportés relativement rapidement par ferroutage. Si l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche était levée, l'on peut estimer que cette quantité, pour le transit et les importations, serait d'environ 100 à 200 véhicules par jour.
- Transports de produit médicaux et pharmaceutiques: une exception généralisée pour ces marchandises ne saurait être accordée, car les quantités en question sont trop grandes. De plus, une exception ne serait justifiée qu'en cas de situation d'urgence.
- une concession en matière de transports postaux conduirait également à un fort trafic. Il en va de même pour le transport de fret aérien en conteneurs, qui représente déjà aujourd'hui plusieurs dizaines de milliers de tonnes.

2. Demandes communautaires d'exemptions de la limite des 28 t et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche pour lesquelles une entrée en matière pourrait éventuellement être étudiée:

- Transports occasionnels de marchandises à destination ou en provenance des aéroports, en cas de déviation des services: plus concrètement, il s'agirait de donner la possibilité de transporter le fret et les bagages des passagers par route, en cas de déviation d'un vol. Pour l'aéroport de Zurich, cela ferait moins d'une dizaine de camions par an.
- Transports de pièces de rechange pour les navires de mer et les avions: là également, l'on devrait compter avec une dizaine de transports par an.
- Transports de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions: il s'agit également de très petits volumes, les avions et les bateaux emportant en général les produits nécessaires pour le voyage de retour. Pour l'aéroport de Zurich, l'on devrait compter avec l'équivalent d'un camion par jour.
- Transports de véhicules endommagés ou à dépanner: le TCS est d'avis qu'environ 5 camions viennent quotidiennement charger des voitures endommagées sur sol suisse. Le volume induit au titre du transit est par contre très difficile à évaluer, mais toujours selon le TCS, il ne devrait pas être énorme.
- Transports de journaux et d'imprimés: pour ce qui concerne les transports en transit, il est vraisemblable que ceux-ci continueront à être effectués par les trains de nuit, respectivement par avion, ces deux modes de transports étant traditionnellement plus rapides sur de longues

distances que la route. En trafic d'importation/exportation, le volume supplémentaire induit par une telle exception ne devrait pas être très grand.

- Parcours initiaux et terminaux sur route en transports combinés: les transports de conteneurs de plus de 28 t ou hors normes sont déjà possibles. Dans ce sens, il faudrait également étudier si cette possibilité ne pourrait pas être étendue aux camions dépassant la limite de poids. Cette solution permettrait certainement de développer encore le ferroutage, ce qui est conforme aux objectifs de la politique suisse des transports. Cependant, il est certain qu'une telle solution nécessiterait une modification de la loi sur la circulation routière, vraisemblablement soumise à votation populaire, puisque, pour l'instant, ce texte ne prévoit une exception à la limite des 28 t que pour les marchandises indivisibles. Cette révision de la LCR pourrait être effectuée dans le cadre du paque EEE.

- Convois exceptionnels sur demandes et selon la procédure habituelle (exemption que pour la limite des 28 t): si la demande est justifiée, ce type de transport est déjà aujourd'hui possible avec plus de 28 t, moyennant autorisation.

EIDG. DEPARTEMENT
FUER AUSWAERTIGE
ANGELEGENHEITEN

EIDG. VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTS-
DEPARTEMENT

EIDG. VOLKSWIRT-
SCHAFTSDEPARTEMENT

H. Z. H. S.

M. G. G.

M. A. M.

DER BUNDESKANZLER

21. März 1991

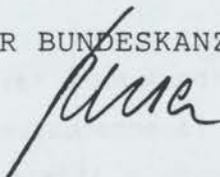
An die Mitglieder des BundesratesA.o. Sitzung Transitabkommen EG / Schweiz

Die von Herrn Bundesrat Stich gewünschte a.o. Sitzung findet - gemäss Entscheid von Herrn Bundespräsident Cotti und nach Rückfrage bei den Mitgliedern des Rates - statt:

Montag, 25. März 1991, 07.00 Uhr.

Sie erhalten beiliegend als erste Unterlage ein vertrauliches "Non paper" zu diesem Thema.

DER BUNDESKANZLER



Beilage erwähnt

15 Janvier 1991

(Rev. 10)

CONFIDENTIEL

NON - PAPER

Avant projet d'un Accord
entre la Communauté économique européenne et la Confédération SUISSE
relatif
au transport de marchandises par route et par rail

P L A N

Considérants

- I Objectif, champ d'application et définitions
 - II Transport par chemin de fer et transport combiné
 - III Transport sur route
 - IV Facilitation du passage frontalier
 - V Dispositions générales et finales
-
- Annexe 1 PROTOCOLE concernant la portée de l'article 3, paragraphe 3
 - Annexe 2 PROTOCOLE concernant la portée de l'engagement de l'article 6
 - Annexe 3 Travaux d'infrastructure et mesures planifiés en Suisse
 - Annexe 4 Travaux d'infrastructure et mesures planifiés dans la Communauté
 - Annexe 5 Listes d'exemptions
 - a) de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche
 - b) de la limite de 28 t.

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, ci-après "la Communauté", d'une part,

LE CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE au nom de la CONFÉDÉRATION SUISSE, ci-après "la Suisse", d'autre part,

DESIREUX de promouvoir la coopération et les échanges internationaux par une politique de transport européenne coordonnée ;

CONSIDÉRANT la nécessité de résoudre de façon durable les problèmes causés par le transit transalpin, ce qui contribuerait à la réalisation du marché intérieur communautaire et à l'achèvement d'un espace économique européen dynamique ;

CONSIDÉRANT les limites naturelles imposées au développement du trafic routier à travers les Alpes, [] qui expliquent certaines différences existantes entre les législations des Parties contractantes en ce qui concerne le trafic routier [] ;

[CONSIDÉRANT qu'il est toutefois ^{approprié} ~~nécessaire~~ ^{plus simple} de prévoir pour le trafic de transit une application ~~spécifique~~ des règles concernant le trafic routier.]⁽²⁾

CONSIDÉRANT que le transport combiné, tenant compte des aspects économiques, écologiques, sociaux et de sécurité présente la meilleure solution pour maîtriser, notamment à moyen et à long terme, le volume croissant du transport international de marchandises traversant les Alpes ;

(1) proposition suisse

(2) Proposition communautaire

Sont convenus de ce qui suit :

TITRE I - OBJECTIF, CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

Article 1 - Objectif

L'objectif du présent accord entre la Communauté et la Suisse est de renforcer la coopération entre les Parties contractantes dans certains domaines du transport, en particulier en matière de trafic de transit à travers les Alpes. A cette fin, les parties contractantes sont convenues de mettre en place des mesures coordonnées en vue de promouvoir le transport ferroviaire et en particulier le transport combiné, [d'améliorer l'accès au marché et de faciliter le trafic routier par des moyens appropriés.]

Article 2 - Champ d'application

(1) Le présent accord s'applique

a) au trafic communautaire en transit à travers la Suisse

b) au trafic bilatéral à certaines questions du trafic bilatéral (2)

c) au trafic routier triangulaire

tels que définis à l'article 3 ci-après (1)

(2) Le champ de la coopération s'étend notamment aux infrastructures de transport, aux mesures d'accompagnement nécessaires au développement du transport ferroviaire et du transport combiné, à l'accès au marché et à un échange continu d'information sur l'évolution des politiques de transport respectives des deux Parties.

(3) Pour le transport routier, l'accord s'applique aux transports effectués par des transporteurs routiers établis dans l'une des Parties contractantes.

(1) proposition suisse

(2) EG

Article 3 - Définitions

(1) Au sens du présent accord, on entend par :

a) TRAFIC COMMUNAUTAIRE DE TRANSIT, le transport de marchandises qui, au départ ou à destination d'un Etat membre de la Communauté, traverse le territoire suisse,

b) TRAFIC BILATERAL, le transport de marchandises qui part du territoire d'une Partie contractante vers le territoire de l'autre ;

c) TRAFIC TRIANGULAIRE, le transport de marchandises par route dans lequel le véhicule routier immatriculé dans un pays effectue un voyage à destination d'un second pays et y prend du trafic à destination d'un troisième. (1)

d) TRAFIC TRIANGULAIRE, le transport de marchandises par route exécuté au départ d'une Partie contractante et à destination d'un pays tiers (non Partie contractante) et effectué par un transporteur établi dans l'autre Partie contractante. (2)

(2) Par TRANSPORT COMBINE RAIL/ROUTE, ci-après dénommé transport combiné, on entend les transports de marchandises effectués par des véhicules routiers ou d'unités de chargement qui sont acheminés par chemin de fer pour une partie du trajet et par route pour les parcours initiaux ou terminaux.

(3) Par transports de marchandises on entend les courses effectuées par des véhicules de marchandises avec ou sans chargement.

(4) Par VEHICULES ROUTIERS, on entend les camions et les tracteurs, ainsi que les remorques et semi-remorques.

(5) Par UNITES DE CHARGEMENT on entend les conteneurs et les caisses mobiles.

(1) proposition suisse

(2) proposition communautaire

TITRE II - TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER ET TRANSPORT COMBINÉArticle 4 - Dispositions générales

Les Parties contractantes sont convenues de prendre et de coordonner entre elles les mesures nécessaires au développement et à la promotion des transports par chemin de fer et du transport combiné, en tant que moyens essentiels pour résoudre les problèmes posés notamment par le transport des marchandises sur l'axe Nord-Sud à travers les Alpes suisses. La réalisation et l'échelonnement des travaux d'infrastructure, le développement et l'exploitation des services ainsi que la mise en oeuvre des mesures d'accompagnement se feront de façon coordonnée et en parallèle.

Article 5Travaux d'infrastructure et planification des mesures en Suisse

Les détails de cette planification figurent à l'annexe 3. Ses principes sont les suivants :

a) A court et moyen terme :

La Suisse augmentera progressivement les capacités de transport combiné sur les axes transalpins du Gothard et du Loetschberg, passant d'une capacité de 140.000 envois en 1990 à 470.000 envois en 1994.

La Suisse aménagera l'axe de transit passant par le Loetschberg et le Simplon d'ici la fin 1994 de façon à permettre le transport par le rail de camions ayant une hauteur aux angles de 4 m. Ces aménagements seront réalisés parallèlement aux aménagements correspondants sur le territoire communautaire prévus à l'article 6.

Parallèlement à ces travaux, la Suisse améliorera le réseau ferroviaire desservant ces axes de transit, de façon à permettre un écoulement plus rapide du trafic et à augmenter encore les capacités.

b) A long terme :

La Suisse s'engage à procéder à de nouveaux aménagements sur les axes de transit à travers les Alpes, comprenant :

- une ligne entre Arth-Goldau et Lugano, y inclut le percement d'un tunnel de base au Gothard (longueur : 50 km, durée prévue des travaux, environ 12-15 ans),
- une ligne de base entre la région de Frutigen et la vallée du Rhône, y inclus le percement d'un tunnel de base au Loetschberg (longueur : 30 km, durée prévue des travaux : environ 7-10 ans).

Article 6Travaux d'infrastructure et planification des mesures dans la
Communauté

Les détails de cette planification figurent à l'annexe 4. Ses principes sont les suivants :

La Communauté s'engage notamment à :

- créer de nouveaux terminaux et à améliorer des terminaux existants, en particulier en Allemagne, dans le Nord de l'Italie et dans la région de Rotterdam,
- augmenter la hauteur de gabarit pour les voies ferrées de l'Italie du Nord afin de permettre le passage sans entraves du trafic du transport combiné, accompagné et non-accompagné. En particulier, les tunnels sur l'axe Iselle-Domodossola seront aménagés d'ici la fin 1994 de façon à permettre le transport par le rail de camions ayant une hauteur aux angles de 4 mètres,
- augmenter la capacité sur certains tronçons de lignes en Allemagne en particulier entre Mannheim et Bâle et en Italie du Nord.

2. Ces actions seront menées en cohérence avec les dispositions prévues dans l'accord trilatéral entre le Ministre des Transports de la RFA, le Chef du Département fédéral des Transports, des Communications et de l'Énergie de la Confédération Helvétique et le Ministre des Transports de la République Italienne sur l'amélioration du transport combiné de marchandises rail/route à travers les Alpes, signé le ...

Schubert

Article 7 - Mesures d'accompagnement

1. Afin de promouvoir le transport combiné, les Parties contractantes mettent en oeuvre de façon concertée des mesures d'accompagnement ayant notamment pour objet :
- d'inciter les usagers et les expéditeurs à utiliser le transport combiné,
 - d'encourager l'usage du transport combiné de bout en bout et sur de longues distances et de promouvoir notamment l'usage de caisses mobiles ou de conteneurs et, d'une façon générale, du transport non accompagné,
 - de rendre le transport combiné compétitif par rapport au transport sur route, notamment par le moyen d'aides financières,
 - d'encourager la constitution de trains complets,
 - d'améliorer la fiabilité et les temps d'acheminement du transport combiné. Il s'agit en particulier de :
 - . réduire le temps d'arrêt, notamment aux frontières,
 - . augmenter la cadence des convois en s'adaptant aux besoins des expéditeurs et des usagers,
 - . améliorer la productivité dans les terminaux et, notamment, réduire les temps d'attente,
 - de libérer de toutes entraves les parcours initiaux et terminaux pour faciliter l'accès au transport combiné,
 - d'harmoniser dans la mesure nécessaire les poids, dimensions et caractéristiques techniques du matériel spécialisé, notamment pour assurer la compatibilité indispensable avec les gabarits,
 - de prendre les mesures nécessaires coordonnées en matière de commande et de mise en service de matériels en fonction du trafic,

- [- d'éviter toute discrimination fondée sur la nationalité par rapport à l'organisation et au développement du transport combiné.] (1)
- [- d'éviter les différences de traitement fondées sur la nationalité des transporteurs, notamment dans l'organisation et la commercialisation du transport combiné.] (2)
- et, d'une façon générale, de prendre toute autre disposition appropriée.

2. Ces mesures sont prises en cohérence avec les dispositions prévues dans l'accord trilatéral visé à l'article 6 paragraphe 2.

(1) proposition suisse

(2) proposition communautaire

Article 8 - Fixation des prix

La fixation des prix pour le trajet ferroviaire reste du ressort des autorités ou entités qui sont compétentes dans chacune des Parties contractantes. Celles-ci veillent à ce que le transport combiné atteigne des conditions de prix comparables à celles du transport routier.

Les Parties contractantes veillent à ce que l'effet sur le marché des mesures d'aides prises par une Partie contractante ne soit pas réduit par le comportement de l'autre Partie ou d'une entité compétente sise sur le territoire de l'autre Partie.

Article 9 - Situation de crise

En cas de situation où le trafic de transit, empruntant le chemin de fer, serait gravement perturbé, par exemple en cas de catastrophe naturelle, les autorités compétentes des deux Parties prendront, de façon concertée, chacune pour son territoire, toutes les dispositions utiles possibles pour permettre l'acheminement de ce trafic. Un traitement prioritaire sera accordé à certains transports sensibles comme les denrées périssables.

TITRE III - TRANSPORT SUR ROUTEA - ASPECTS TECHNIQUES ET FISCAUXArticle 10 - Facilitation du transport sur route

Les Parties contractantes, dans le respect de la limitation à 28 t du poids total en charge autorisé et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche en Suisse (1), s'emploient à faciliter le transport de marchandises par route

A cet effet, les autorités suisses prennent les mesures suivantes - à l'instar de la suppression, par le Conseil fédéral, de l'émolument pour dépassement de poids en zone frontalière entrée en vigueur le 6 février 1990 :

- achèvement et amélioration du réseau des routes nationales,
- élévation de la marge de tolérance relative au poids des véhicules de 2 à 5 %,
- élargissement de la zone frontalière au Tessin en relation avec l'accès vers l'autoroute des véhicules empruntant le transport combiné,
- levée de certaines restrictions concernant le transport sur route d'animaux,
- reconnaissance des tachygraphes,

(1) proposition suisse

- passage de 16m à 16,5m en ce qui concerne la longueur des véhicules articulés,
- passage de 18 m à 18,35 m en ce qui concerne la longueur des trains routiers,
- passage de 19 à 22 tonnes pour le poids total des véhicules à 3 essieux dont un seul est entraîné,
- passage de 2,30 m à 2,50 m en ce qui concerne la largeur maximale des véhicules routiers, ~~et~~ à 2,60 m pour les véhicules frigorifiques: (2)
- exemptions de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche et exemptions de la limite de 28 tonnes pour les types de transport indiquées respectivement dans les annexes 5a et 5b.

(2) proposition communautaire

Article 11Protection de l'environnement

1. Afin de mieux protéger l'environnement, les Parties contractantes envisageront l'introduction de normes, les plus sévères possibles, et se fondant sur la technologie la plus avancée, pour réduire les émissions de gaz, de particules et de bruit des véhicules utilitaires lourds.
2. Pendant la préparation de ces normes d'émissions les Parties contractantes se concerteront régulièrement et fréquemment.
3. Jusqu'à la mise en oeuvre de nouvelles normes d'émissions, les normes existantes restent applicables pour l'immatriculation des véhicules utilitaires lourds sur le territoire des Parties contractantes. Selon les conventions internationales sur la circulation routière, les véhicules utilitaires lourds immatriculés dans une Partie contractante sont autorisés à circuler sans restriction sur le territoire des deux Parties.

accord sur la ... ?

Article 12 - Fiscalité

1. Les Parties contractantes envisageront l'introduction de solutions de taxation routière coordonnées orientées dans une première phase vers l'imputation aux véhicules des coûts d'infrastructure des transports, et dans une deuxième phase également vers l'imputation des coûts externes, en particulier ceux relatifs à l'environnement.
2. Pendant la préparation de leurs solutions respectives, les Parties contractantes se concerteront régulièrement. Elles tiendront compte dans la mesure du possible, du principe de la territorialité et prendront en considération les coûts spécifiques aux régions alpines.
3. Les Parties contractantes engageront des négociations, le cas échéant, en vue de parvenir à un accord relatif à la taxation routière. Cet accord viserait notamment à assurer le libre écoulement du trafic transfrontalier, l'atténuation des divergences entre les systèmes de taxation routière des deux Parties et à éliminer les distorsions de concurrence à l'intérieur d'un mode de transport et entre les modes de transport résultant de ces divergences.

B - ACCES AU MARCHÉArticle 13 - Accès au marché

En matière de trafic de transit, de trafic bilatéral, de trafic combiné et de trafic triangulaire, tels que définis à l'article 3, chaque Partie contractante accorde aux véhicules routiers immatriculés dans l'autre Partie, pour l'accès à son marché de transport, le même traitement que celui qu'elle applique aux véhicules immatriculés sur son propre territoire.

Demeure réservé le traitement appliqué au trafic de cabotage dans chacune des Parties contractantes, pour lequel celles-ci s'engagent à trouver des solutions adéquates en temps utile.

Le principe du traitement national restera d'application une fois que la politique commune des transports sera pleinement réalisée (1)

En matière d'accès réciproque à leur marché des transports, les deux Parties contractantes conviennent, dans un premier stade qui se termine au plus tard le 31 décembre 1992, de respecter tous les droits découlant des accords bilatéraux ou multilatéraux liant les Etats membres de la Communauté économique européenne et la Suisse.

2. Les deux Parties s'engagent à rechercher ensemble, tant pour la période antérieure que pour celle postérieure à la date mentionnée au paragraphe 1 du présent article, les solutions susceptibles de favoriser le développement d'un système de transport répondant aux besoins commerciaux des deux Parties, qui soit compatible avec la réalisation du marché intérieur communautaire et la mise en oeuvre de la politique commune des transports, d'une part, et avec la politique économique et celle des transports en Suisse, d'autre part (2)

(1) proposition suisse

(2) proposition communautaire

*Es will nicht, dass wir auf Hinterfüß der Vorteile
des Binnenmarktes holen.*

TITRE IV - FACILITATION DU PASSAGE FRONTALIER ETSIMPLIFICATION DES FORMALITESArticle 14

1. Les Parties contractantes s'emploient à alléger et à simplifier les formalités pesant sur le transport, notamment dans le domaine douanier.

2. Ces actions seront menées en cohérence avec l'accord sur la facilitation du passage frontalier entre la CEE et la Suisse, signé le 21.11.1990 et qui entrera en vigueur le 1er juillet 1991.

TITRE V - DISPOSITIONS GÉNÉRALES ET FINALESArticle 15 - Mesures unilatérales

La Communauté, d'une part, la Suisse, d'autre part, s'abstiendront de prendre et veilleront à ce que ne soient prises, sans concertations préalables, des mesures unilatérales qui auraient pour effet de restreindre le trafic de transit, le trafic bilatéral ou le trafic triangulaire. (1) ~~Les droits de trafic existants~~ (2)

(1) proposition suisse

(2) proposition communautaire

Article 16 - Extension du champ d'application

Si l'une des Parties contractantes, en raison des expériences faites lors de l'application de l'accord, en conclut que d'autres mesures ne tombant pas dans le champ d'application du présent accord sont dans l'intérêt d'une politique européenne des transports coordonnée et, en particulier, sont susceptibles d'apporter une contribution à la solution du problème du transit à travers les Alpes, elle présente à l'autre Partie contractante des suggestions en la matière.

Article 17 - Comité mixte

(1) Il est institué un Comité mixte, dénommé "Comité des transports terrestres Communauté/Suisse"

- qui assure la bonne application du présent accord
- qui assure une bonne coordination du développement et de la mise en oeuvre des infrastructures, des services et des mesures d'accompagnement, concernant le transport combiné,
- qui procède à des échanges réguliers d'informations sur des questions générales de politique de transport terrestre de marchandises et établit le bilan des progrès atteints dans l'application de cet accord,

qui procède tous les 5 ans à un réexamen de l'accord en fonction du bilan des progrès réalisés dans son application et notamment dans les domaines :

- de la réduction des émissions des camions lourds ;
- de l'imputation des coûts d'infrastructure ;
- de capacité de transport combiné,

et fait, le cas échéant, les propositions appropriées aux Parties contractantes. (2)

et réexamine tous les 5 ans le bon fonctionnement de l'accord. (1)

(2) Le Comité mixte est composé, d'une part, de représentants de la Communauté et, d'autre part, de représentants de la Suisse.

(3) Le Comité mixte établit son règlement intérieur.

(1) proposition suisse

(2) proposition communautaire

Article 18 - Fonctionnement du Comité

(1) La Présidence du Comité mixte est exercée à tour de rôle par chacune des Parties contractantes selon des modalités à prévoir dans son règlement intérieur.

(2) Le Comité mixte se réunit au moins une fois par an à l'initiative de son Président, en vue de procéder à un examen du fonctionnement général de l'accord.

Il se réunit en outre, chaque fois qu'une nécessité particulière le requiert, à la demande de l'une des Parties contractantes, dans des conditions à prévoir dans son règlement intérieur.

(3) Le Comité mixte peut décider de constituer tout groupe de travail propre à l'assister dans l'accomplissement de ses tâches.

Article 19 - Règlement des différends

- (1) Si un différend venait à surgir entre les Parties contractantes au sujet de l'exécution ou de l'interprétation du présent accord et que ce différend ne puisse être réglé ni par le Comité mixte, ni par voie diplomatique, il sera soumis à la requête de l'une ou de l'autre Partie à un tribunal arbitral de trois membres. Chaque Partie contractante désigne un arbitre. Les deux arbitres désignés nommeront un surarbitre qui ne devra être ressortissant ni de la Suisse ni d'un des Etats membres de la Communauté.
- (2) Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné son arbitre et qu'elle n'a pas donné suite à l'invitation adressée par l'autre Partie de procéder dans les deux mois, l'arbitre sera nommé, à la requête de cette Partie, par le Président de la Cour Internationale de Justice.
- (3) Si les deux arbitres ne peuvent pas se mettre d'accord, dans les deux mois suivant leur désignation, sur le choix d'un surarbitre, celui-ci sera nommé, à la requête de l'une des Parties, par le Président de la Cour Internationale de Justice.
- (4) Les sentences arbitrales seront définitives et obligatoires. (1)

Tout différend entre les Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de cet accord est soumis au Comité mixte qui s'applique à le régler au mieux. (2)

(1) proposition suisse

(2) proposition communautaire

Article 20 - Durée et révision de l'accord

[Le présent accord est conclu pour une durée illimitée [15 ans]. Il ne pourra être dénoncé ou modifié que par entente réciproque entre les Parties contractantes. 104) X

[Le présent accord est conclu pour une durée de 10 ans. X

Il sera reconduit automatiquement à raison d'un an si une des Parties contractantes ne le résilie pas avec un préavis de 6 mois. Cette résiliation prend effet à la fin de l'année de validité en cours. 2) X

(1) proposition suisse

(2) proposition communautaire

Article 21 - Entrée en vigueur

L'accord sera ratifié ou approuvé par les Parties contractantes selon les procédures qui leur sont propres. Il entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront communiquées que les procédures nécessaires ont été accomplies.

Article 22

Les annexes font partie intégrante de l'accord, mais pourront être modifiées par le Comité mixte, pour autant que ces modifications ne soient pas en contradiction avec l'accord lui-même.

Pour le Conseil Fédéral Suisse :

Pour le Conseil des CE :

Annexe 1PROTOCOLE

Concernant la portée de l'article 3, paragraphe 3.

La Confédération suisse confirme sous réserve de réciprocité que sur son territoire les déplacements à vide des véhicules communautaires ne sont pas soumis à des restrictions, sauf celles découlant de l'interdiction générale de circuler la nuit et le dimanche et de la limitation à 28 tonnes.

Annexe 2PROTOCOLE

Concernant la portée de l'engagement de l'article 6

1. La réalisation des travaux d'infrastructure sur le territoire communautaire est soumise à l'engagement des Etats membres concernés pour la partie sise sur leur propre territoire.
2. La mise en application des dispositions de l'article 6 se fera par les actions suivantes :
 - La Commission insistera auprès des Etats membres concernés pour que ceux-ci étudient et prennent les mesures nécessaires.
 - La Communauté en tant que telle utilisera, pour soutenir la réalisation de ces mesures, les moyens dont elle dispose, notamment dans le cadre de la politique commune de soutien aux infrastructures de transport.
 - Les mesures doivent viser notamment à compléter la création ou l'amélioration des terminaux et les aménagements de gabarits découlant des contraintes de trafic actuelles et prévisibles, et qui sont détaillés à l'Annexe 4.

Annexe 3Travaux d'infrastructure et mesures planifiés en SuisseA. GENERALITES

La politique suisse du transit des marchandises repose sur les deux piliers ci-après :

- Route

Réseau routier parachevé sur l'Axe de trafic nord-sud et prescriptions de circulation en harmonie avec la Convention Internationale du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.

- Rail

Développement à court, à moyen et à long terme de l'infrastructure ferroviaire, en vue d'assurer notamment le développement du trafic combiné rail/route.

Pour des raisons écologiques et du fait des limites dans les capacités du réseau routier, l'accroissement considérable des tonnages attendus en transit ne peuvent plus être pris en charge par le réseau routier. Seule une augmentation massive de la capacité et des prestations offertes par les chemins de fer permettra de répondre au doublement escompté des volumes de trafic à l'horizon de 2020/2030 dans le trafic marchandises entre le nord et le sud du continent.

B. PROGRAMME DE TRAVAIL

Les Parties contractantes s'entendent sur les mesures à prendre selon l'échelonnement suivant :

1. Progression à court terme

L'augmentation de la capacité débouche sur l'offre progressive suivante (conteneurs non compris) :

Année	Offre en nombre d'envois via le St-Gothard
1988	164'000
1991	220'000
1994	360'000

A cette offre s'ajoute une offre de 110.000 envois par an sur l'axe du Lötschberg/Simplon.

Cette capacité ne sera effectivement disponible en 1994 que si les décisions sur la mise en route des travaux peuvent intervenir au 1er semestre 1991.

2. Solution de base à l'échéance de 1994

L'accroissement de la capacité exige l'aménagement d'un corridor de ferroutage avec deux composantes, l'une par le St-Gothard et l'autre par le Loetschberg-Simplon. Le but visé consiste à tripler l'actuelle capacité de transport combiné (conteneurs non compris) au St-Gothard et d'améliorer (le cas échéant) l'artère via le Loetschberg et le Simplon, ce qui permettra de transporter trois fois plus de marchandises qu'en 1988.

2.1 D'ici à 1994, la solution transitoire, prévue par le gouvernement suisse, permettra, pour le territoire suisse, d'acheminer 470'000 envois ou 10 millions de tonnes.

2.2 Opérationnellement, cette solution se présente comme suit :

St-Gothard

- Mise en circulation de 44 longs convois, ce qui correspond à 360'000 envois par année.

- Cette offre repose sur un trafic mixte, composé du trafic non accompagné et de la "chaussée roulante". Elle table sur une pleine utilisation des capacités pendant 250 jours ouvrables par an.
- Il est possible de transporter au moyen de la "chaussée roulante" des camions ayant une hauteur de 3,80 m aux angles. En trafic non accompagné, les semi-remorques peuvent mesurer 4 m au plus.

Loetschberg-Simplon

- Mise en circulation de 14 convois en "chaussée roulante", ce qui correspond à une capacité totale de 110.000 envois par année. Elle table sur une pleine utilisation des capacités pendant 250 jours ouvrables par an.
- En "chaussée roulante", ce corridor ferroviaire sera ouvert aux camions ou trains routiers ayant une hauteur de 4 m aux angles.
- [- Les autorités italiennes, pour leur part, se sont engagées à aménager l'infrastructure de la chaussée roulante depuis Iselle en direction de l'Italie, avec notamment un gabarit permettant le passage des camions ou trains routiers ayant une hauteur de 4 m aux angles.](1)

2.3 Au niveau des terminaux, la planification du trafic combiné repose donc sur des terminaux sis à l'étranger, aux endroits stratégiques par rapport au transport (Rhin/Ruhr, Rhin/Main, Stuttgart, Bologne, Milan/Novare, Turin, Gênes, Florence, Rome).

Dans ce contexte, les passages de frontière concernés en-deça et au-delà du transit par la Suisse sont :

- au nord, Bâle, Schaffhouse, Rheiasingen
- au sud, Domodossola, Luino et Chiasso.

Les Parties s'engagent à harmoniser les capacités d'absorption des terminaux et les conditions d'efficacité des lignes.

(1) proposition suisse

3. Evolution prévisible après 1994

Grâce à la réalisation du projet suisse "RAIL 2000" et à la mise en oeuvre de toutes les possibilités offertes par la double voie du Loetschberg, de nouvelles capacités (atteignent 700'000 envois par an) seront libérées après 1994, qui s'inscrivent dans le cadre de l'offre précitée. Cette progression est adaptable au développement réel du marché dans le trafic combiné.

C. NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE A TRAVERS LES ALPES SUISSES

1. Projets

La Suisse s'engage à procéder aux aménagements ci-après :

- Nouvelle ligne entre Arth-Goldau et Lugano, avec un tunnel de base au St-Gothard (49 km) et un autre sous le Monte Ceneri (13 km).
- Percement d'un tunnel de base au Loetschberg (28 km).

Ensemble, ces deux axes forment l'épine dorsale du système ferroviaire suisse modernisé. La durée des travaux s'échelonnera sur 7 à 10 ans au Loetschberg et sur 12 à 15 ans au St-Gothard. Les premiers éléments du nouveau réseau de transit seront ouverts au trafic d'ici à 2005.

2. Capacité

Pour le trafic nord/sud, comparée à la capacité des lignes actuelles qui permet le passage de 25 à 30 millions de tonnes (wagons complets et trafic combiné) et une durée de transit d'un peu plus de 5 heures, la capacité obtenue grâce aux nouvelles infrastructures sera portée à 67 millions de tonnes et la durée de Transit sera ramenée à un peu plus de 3 heures. Des convois plus lourds et plus longs pourront également y circuler.

S'agissant du trafic combiné, les réalisations projetées permettront (selon les conditions du marché) la mise en circulation de 260 trains pouvant transporter 43 millions de tonnes.

Travaux d'infrastructure et mesures planifiées dans la CommunautéA. Généralités

1. D'une façon générale, tant en ce qui concerne le chemin de fer conventionnel, que le transport combiné, les Parties sont convenues d'apporter les améliorations infrastructurelles nécessaires à l'élimination des goulets d'étranglement sur les lignes d'accès au parcours suisse en territoire communautaire. Ces améliorations devraient s'inscrire dans le cadre d'une politique coordonnée, au niveau des infrastructures et des opérations de transit, propre à garantir la viabilité à long terme, la cohérence et la continuité à longue distance des lignes de trafic combiné.
2. Dans cette optique et afin de mettre les chemins de fer à même d'absorber la forte croissance prévue de la demande, la Communauté, en tenant compte des travaux déjà accomplis dans différentes enceintes par certains Etats membres des CE directement concernés, doit en coordonnant ses mesures avec la Suisse :
 - fixer des priorités et dresser un calendrier des investissements (infrastructures, terminaux, achat de matériel roulant, mise en place des services),
 - mettre en oeuvre une planification commune et contrôlée des infrastructures, selon l'ordre des priorités fixé,
 - prendre les mesures nécessaires sur le plan financier.

B. Programme de travail

3. D'ores et déjà, certains travaux sur le territoire de la Communauté ont été reconnus comme nécessaires, leur réalisation dans le temps étant fonction de la coordination des actions entre les deux Parties.
4. En ce qui concerne l'amélioration de terminaux existants ou la création de nouveaux terminaux, la Communauté estime indispensable d'agir en particulier

a) en Allemagne

Dans les régions suivantes :

- Hambourg - Lübeck,
- la Ruhr
- Mannheim/Francfort où les capacités du terminal actuel semblent insuffisantes.

En outre, il est nécessaire d'aménager les chantiers de transport combiné de Rielasingen et de Freiburg-In-Bg.

b) en Italie

La situation doit être améliorée dans les zones industrielles, surtout dans la région de Milan, de Bologne et de Turin. Les terminaux suivants devront être mis en place ou aménagés :

- Milano Rogoredo et Milano Segrate (trafic non accompagné),
- amélioration des conditions de Milano Greco Pirelli (capacité et qualité des installations),
- un terminal dans la région de Turin et plus au Sud, dans la région de Bologne, Florence et Rome.
- réalisation de l'extension des installations de Busto Arzizio, principal terminal de la région milanaise pour le trafic non accompagné en provenance de Suisse,
- dans le prolongement de la ligne du Loetschberg / Simplon et en fonction des travaux sur territoire suisse, création de terminaux supplémentaires sur territoire italien,

- mise en opérations de Milano Segrate en 1992 et, dans un avenir proche, du centre multimodal desservant la gare de Bologna Interporto et du centre intermodal de Torino Orbassano (Travaux en cours),
- augmentation de la capacité des centres de transbordement de Novara et de Vercelli (route roulante),
- à court terme, il faudra favoriser l'établissement dans les régions frontalières (par exemple dans la région de Novara) de petits terminaux à caractère local susceptibles de décharger dans une certaine mesure les grands centres de transbordement.

c) aux Pays-Bas

Construction d'un "Rail Service Center" à Rotterdam.

5. En ce qui concerne les gabarits et capacités des lignes

a) en Allemagne

- amélioration de la capacité de certains tronçons de lignes entre Mannheim et Bâle (Karlsruhe - Bâle).

b) en Italie

- doublement de la voie actuelle unique entre Busto Arzizio - Luino,
- mise au gabarit B (3m80) de la ligne Chiasso - Milano et au gabarit B+ (4m) de la ligne Domodossola - Torino.

6. En matière de financement de ces investissements, les Etats membres plus directement concernés prendront en charge les travaux nécessaires. Toutefois, étant donné l'intérêt communautaire d'une solution au problème du transit transalpin à travers la Suisse et l'importance des sommes en question, la Communauté prendra les décisions utiles sur le plan financier pour la réalisation des travaux prioritaires.

[Proposition communautaire

Annexe 5a

Exemption de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche

- transports de denrées périssables (produits énumérés dans l'accord ATP - Accord concernant les Transports de denrées périssables
- transports de journaux et d'imprimés
- transports de lait en vrac
- transports occasionnels de marchandises à destination ou en provenance des aéroports, en cas de déviation des services
- transports de véhicules endommagés ou à dépanner
- transports d'animaux vivants
- transports de marchandises sous température dirigée
- transports de pièces de rechange pour les navires de mer et les avions
- transports de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions
- transports postaux
- les parcours routiers initiaux et terminaux d'un transport combiné
- transports de produits médicaux et pharmaceutiques
- transports de déménagement
- transports de marchandises précieuses, d'objets de valeur, de fonds, etc.]

[Proposition suisse

Annexe 5a

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

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

a) Sans autorisation spéciale

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

b) Avec autorisation spéciale

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

- des produits agricoles facilement périssables (par exemple des baies, certains fruits ou légumes, des fleurs ou des jus de fruits fraîchement pressés) du 1er avril au 31 octobre;
- des porcs d'abattage et de la volaille d'abattage;
- du lait frais et des produits laitiers facilement périssables;
- du matériel de cirque, les instruments de musique d'un orchestre, des décors de théâtre, etc.;
- des quotidiens comprenant une partie rédactionnelle et des envois postaux dans le cadre du mandat légal de prestations.

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

[Proposition communautaire

Annexe 5b

Exemption de la limite de 28 t.

- transports de denrées périssables (produits énumérés dans l'accord ATP - Accord concernant les Transports de denrées périssables
- transports de journaux
- transports de lait en vrac
- transports frontaliers
- transports occasionnels de marchandises à destination ou en provenance des aéroports, en cas de déviation des services
- transports de fret aérien en conteneurs
- transports de véhicules endommagés ou à dépanner
- transports de marchandises sous température dirigée
- transports de pièces de rechange pour les navires de mer et les avions
- transports de produits destinés à l'avitaillement des navires de mer et des avions
- les parcours routiers initiaux et terminaux d'un transport combiné ✓
- transports de produits couverts par l'ADR lorsqu'une charge complète est requise pour des raisons de sécurité
- convois exceptionnels sur demande et selon la procédure habituelle.]

[Proposition suisse

Annexe 5b

Exemption de la limite de 28 t.

les exigences possibles sont les suivantes :

1. Pour des courses en provenance de l'étranger à destination de la zone suisse proche de la frontière (et inversement).

Des exceptions sont autorisées, sans émoluments, pour des marchandises quelconques jusqu'à un poids total de 40 t et pour le transport de conteneurs ISO de 40 pieds en trafic combiné, jusqu'à concurrence de 44 t. Pour des raisons de construction de routes, certains bureaux de douane appliquent des poids inférieurs.

2. Pour des courses en provenance de l'étranger à destination d'un lieu situé au-delà de la zone suisse proche de la frontière (et inversement) pour transiter par la Suisse.

Un poids total supérieur à 28 t peut être autorisé

- pour le transport de marchandises indivisibles lorsque, malgré l'emploi d'un véhicule approprié, les prescriptions ne peuvent pas être respectées;
- pour les transferts ou l'emploi de véhicules spéciaux, notamment de véhicules de travail qui, en raison de l'usage auquel ils sont destinés, ne peuvent être adaptés aux prescriptions sur le poids.

La zone proche de la frontière est définie dans des instructions du Département fédéral de justice et police. En règle générale, il s'agit d'une zone ayant un rayon de 10 km mesuré à partir du bureau de douane.]