

Accord entre la Confédération suisse et la Communauté européenne¹ sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route

Conclu le 21 juin 1999

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 8 octobre 1999²

Instrument de ratification suisse déposé le 16 octobre 2000

Entré en vigueur le 1^{er} juin 2002

(État le 9 décembre 2025)

La Confédération suisse,
ci-après dénommée «la Suisse»,

la Communauté européenne,
ci-après dénommée «la Communauté»,

toutes deux ci-après dénommées «les Parties contractantes»,

conscientes de l'intérêt mutuel des Parties contractantes de promouvoir la coopération et les échanges, notamment en s'accordant réciproquement l'accès à leur marché des transports, comme cela est prévu dans l'art. 13 de l'accord du 2 mai 1992 entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises par route et par rail³, ci-après dénommé l'accord de 1992,

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

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

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

sont convenues de ce qui suit:

RO 2002 1649; FF 1999 5440

¹ Actuellement: Union européenne.

² Art. 1 al. 1 let. f de l'AF du 8 oct. 1999 (RO 2002 1527).

³ [RO 1993 1198]

Titre I Dispositions générales

Art. 1 Principes et objectifs généraux

1. Le présent Accord entre la Communauté et la Suisse vise, d'une part, à libéraliser l'accès des Parties contractantes à leur marché des transports routier et ferroviaire des marchandises et des voyageurs de manière à assurer un écoulement plus efficace du trafic sur l'itinéraire techniquement, géographiquement et économiquement le plus adapté pour tous les modes de transport visés par l'accord et, d'autre part, à déterminer les modalités d'une politique coordonnée des transports.
2. Les dispositions de l'accord et leur application sont fondées sur les principes de réciprocité et du libre choix du mode de transport.
3. Les Parties contractantes s'engagent à ne pas prendre de mesures discriminatoires dans le cadre de l'application du présent Accord.

Art. 2 Champ d'application

1. Le présent Accord s'applique aux transports bilatéraux routiers de voyageurs et de marchandises entre les Parties contractantes, au transit par le territoire des Parties contractantes sans préjudice de l'accord de 1992 et sous réserve de l'art. 7, par. 3, et aux opérations de transports routiers de marchandises et de voyageurs à caractère triangulaire et au grand cabotage pour la Suisse.
2. Le présent Accord s'applique au transport ferroviaire international de voyageurs et de marchandises, ainsi qu'au transport combiné international. Il ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux.
3. Le présent Accord s'applique aux transports effectués par des entreprises de transport routier ou par des entreprises ferroviaires établies dans l'une des Parties contractantes.

Art. 3 Définitions

1. Transports routiers

Aux fins du présent Accord, on entend par:

- *profession de transporteur de marchandises par route*: l'activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit d'un véhicule à moteur, soit d'un ensemble de véhicules, le transport de marchandises pour le compte d'autrui;
- *profession de transporteur de voyageurs par route*: l'activité de toute entreprise effectuant, pour le compte d'autrui des transports internationaux de voyageurs par autocars et autobus;
- *entreprise*: toute personne physique, toute personne morale avec ou sans but lucratif, toute association ou tout groupement de personnes sans personnalité juridique et avec ou sans but lucratif, ainsi que tout organisme relevant de l'autorité publique, qu'il soit doté d'une personnalité juridique propre ou qu'il dépende d'une autorité ayant cette personnalité;

- *véhicule*: véhicule à moteur immatriculé dans une Partie contractante ou ensemble de véhicules dont au moins le véhicule moteur est immatriculé dans une Partie contractante, destiné exclusivement au transport de marchandises, ou tout véhicule à moteur qui d'après son type de construction et son équipement est apte à transporter plus de 9 personnes, le conducteur compris, et destiné à cet effet;
- *transport international*: déplacement d'un véhicule dont le point de départ se trouve sur le territoire d'une Partie contractante et dont la destination est située sur le territoire de l'autre Partie contractante ou dans un pays tiers et vice-versa, ainsi que le déplacement à vide lié au parcours précité; dans le cas où le point de départ ou de destination du déplacement est situé dans un pays tiers, le transport doit être effectué par un véhicule immatriculé dans la Partie contractante où le point de départ ou de destination du déplacement est situé;
- *transit*: le transport de marchandises ou de voyageurs (effectué sans chargement ou déchargement), ainsi que le déplacement à vide à travers le territoire d'une Partie contractante;
- *grand cabotage pour la Suisse*: tout transport de marchandises pour compte d'autrui effectué au départ d'un État membre de la Communauté vers un autre État membre, par un véhicule immatriculé en Suisse, que le véhicule, au cours du même voyage et selon l'itinéraire normal, transite ou non par la Suisse;
- *opérations de transport triangulaire avec des pays tiers*: tout transport de marchandises ou de voyageurs effectué au départ d'une Partie contractante vers un pays tiers, et vice-versa, par un véhicule immatriculé dans l'autre Partie contractante, que le véhicule transite ou non, au cours du même voyage et selon l'itinéraire normal, par le pays dans lequel il est immatriculé;
- *autorisation*: autorisation, licence ou concession exigible selon la législation de la Partie contractante.

2. Transports ferroviaires

Aux fins du présent Accord, on entend par:

- *entreprise ferroviaire*: toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; la traction peut être effectuée avec du matériel qui n'est pas la propriété de l'entreprise ferroviaire concernée et en ayant recours à du personnel qui n'est pas le propre personnel de l'entreprise ferroviaire concernée;
- *regroupement international*: toute association d'au moins deux entreprises ferroviaires établies dans des États membres différents de la Communauté ou, pour l'une d'entre elles, en Suisse en vue de fournir des prestations de transports internationaux entre la Communauté et la Suisse;
- *gestionnaire de l'infrastructure*: toute entité publique ou entreprise chargée notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité;

- *licence*: une autorisation accordée par l'autorité compétente d'une Partie contractante à une entreprise à laquelle la qualité d'entreprise ferroviaire est reconnue. Cette qualité peut être limitée à l'exploitation de certains types de services de transport;
- *autorité responsable des licences*: les organismes chargés par chaque Partie contractante de délivrer les licences;
- *sillon*: la capacité d'infrastructure requise pour faire circuler un train donné d'un point à un autre à un moment donné;
- *répartition*: l'affectation des capacités d'infrastructure ferroviaire par un organisme de répartition;
- *organisme de répartition*: l'autorité et/ou le gestionnaire de l'infrastructure chargé par une des Parties contractantes de répartir les capacités d'infrastructure;
- *services urbains et suburbains*: les services de transport répondant aux besoins d'un centre urbain ou d'une agglomération, ainsi qu'aux besoins de transports entre ce centre ou cette agglomération et ses banlieues;
- *services régionaux*: les services de transport destinés à répondre aux besoins de transports d'une région;
- *transport combiné*: les transports de marchandises effectués par des véhicules routiers ou des unités de chargement qui sont acheminés par chemin de fer pour une partie du trajet et par route pour les parcours initiaux et/ou terminaux;
- *prix ferroviaires compétitifs*: les prix ferroviaires sont considérés compétitifs lorsque les prix ferroviaires moyens en Suisse ne sont pas plus élevés que les coûts de la route, tels que définis à l'annexe 9, pour un trajet similaire.

Art. 4 Réserve de l'accord de 1992

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

Titre II Transports routiers internationaux

A. Dispositions communes

Art. 5 Accès à la profession

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

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

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

Art. 6 Normes sociales

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

Art. 7 Normes techniques

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

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

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

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

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

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

Art. 8 Régime transitoire pour le poids des véhicules

1. En vue de l'instauration progressive du régime définitif défini à l'art. 7 (3), second alinéa, les transports de marchandises exécutés au moyen d'un véhicule dont le poids total effectif en charge dépasse 28 t (avant le 31 décembre 2000) ou 34 t (entre les 1^{er} janvier 2001 et 31 décembre 2004) mais ne dépasse pas 40 t, et effectués en provenance de la Communauté à destination d'un lieu situé au-delà de la zone suisse proche de la frontière, telle que définie à l'annexe 6 (et inversement), ou effectués en transit à travers la Suisse, sont soumis à contingentement moyennant paiement d'une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure, selon les modalités prévues aux par. 2, 3 et 4 ci-dessous. Pour des véhicules immatriculés en Suisse, ce contingent peut également être utilisé pour des opérations de transport à l'intérieur du territoire suisse.

2. La Communauté reçoit un contingent de 250 000 autorisations pour l'année 2000. La Suisse reçoit un contingent de 250 000 autorisations pour l'année 2000. Au cas où l'entrée en vigueur de l'accord n'a pas lieu le 1^{er} janvier 2000, le nombre d'autorisations prévues pour l'année 2000 sera réduit au pro rata.

3. La Communauté reçoit un contingent de 300 000 autorisations tant pour l'année 2001 que pour l'année 2002. La Suisse reçoit un contingent de 300 000 autorisations tant pour l'année 2001 que pour l'année 2002.

4. La Communauté reçoit un contingent de 400 000 autorisations tant pour l'année 2003 que pour l'année 2004. La Suisse reçoit un contingent de 400 000 autorisations tant pour l'année 2003 que pour l'année 2004.

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

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

B. Transports internationaux routiers de marchandises

Art. 9 Transports de marchandises entre les territoires des Parties contractantes

1. Les transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui ainsi que les voyages à vide effectués entre les territoires des Parties contractantes sont exécutés sous le couvert de la licence communautaire pour les transporteurs communautaires établie dans le Règlement (CEE) n° 881/92⁴, dont le modèle figure à l'annexe 3, et sous le couvert d'une autorisation similaire suisse pour les transporteurs suisses.

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

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

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

Art. 10 Transports de marchandises en transit à travers le territoire des Parties contractantes

1. Les transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui, ainsi que les voyages à vide effectués en transit par les territoires des Parties

⁴ S'applique dans sa dernière version (modifié par le règlement CE n° 484/2002) selon l'art. 3 de la D n° 2/2004 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 22 juin 2004 – voir RO **2004** 3679.

contractantes sont libéralisés. Ces transports sont effectués sous le couvert des licences visées à l'art. 9.

2. Les par. 2, 3 et 4 de l'art. 9 sont applicables.

Art. 11 Transit à travers l'Autriche

Un système d'écopoints équivalent à celui prévu par l'art. 11 du Protocole n° 9 de l'Acte d'adhésion de l'Autriche à l'Union européenne est d'application pour le transit des opérateurs suisses à travers le territoire de l'Autriche, dans les limites de validité de ce protocole. La méthode de calcul et les règles détaillées et procédures de gestion et de contrôle des écopoints sont définies par le biais d'un arrangement administratif établi d'un commun accord entre les Parties contractantes au moment de la conclusion du présent Accord et qui sera conforme mutatis mutandis aux dispositions du Protocole n° 9 susmentionné.

Art. 12 Grand cabotage pour la Suisse

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

- ces transports sont effectués sous couvert de la licence suisse visée à l'art. 9, par. 1;
- ils sont limités à une opération de transport, sur la route de retour, consécutive à un transport de marchandises entre la Suisse et un État membre de la Communauté.

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

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

Art. 13 Opérations de transport triangulaire avec des pays tiers

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

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

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

Art. 14 Transport entre deux points situés sur le territoire d'un État membre de la Communauté ou entre deux points situés sur le territoire de la Suisse

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

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

1. L'interdiction de circuler la nuit sur le territoire de la Suisse ne s'applique qu'entre 22 heures et 5 heures.
2. Les exemptions à la limite de poids et à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche, figurent à l'annexe 6.
3. Les exemptions à l'interdiction de circuler la nuit sont accordées de manière non discriminatoire et peuvent être obtenues auprès d'un guichet unique. Elles sont accordées moyennant l'acquittement d'un droit destiné à couvrir les frais administratifs.

Art. 16 Abolition de certaines exemptions à la limite de poids

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

C. Transports internationaux de voyageurs en autocar et autobus

Art. 17 Conditions applicables aux transporteurs

1. Tout transporteur pour compte d'autrui est admis à effectuer les services de transport définis à l'art. 1 de l'annexe 7 sans discrimination en raison de sa nationalité ou de son lieu d'établissement, à condition:
 - d'être habilité dans l'État membre de la Communauté où le transporteur est établi ou en Suisse à effectuer des transports par autocars et autobus, sous forme de services réguliers, y compris les services réguliers spécialisés, ou de services occasionnels,
 - de satisfaire aux réglementations en matière de sécurité routière en ce qui concerne les normes applicables aux conducteurs et aux véhicules.
2. Tout transporteur pour compte propre est admis à effectuer les services de transport visés à l'art. 1, point 3, de l'annexe 7 sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement, à condition:
 - d'être habilité dans l'État membre de la Communauté où le transporteur est établi ou en Suisse à effectuer des transports par autocars et autobus d'après les conditions d'accès au marché fixées par la législation nationale,

- de satisfaire aux réglementations en matière de sécurité routière en ce qui concerne les normes applicables aux conducteurs et aux véhicules.

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

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

Art. 18 Accès au marché

1. Les services occasionnels définis à l'art. 1, point 2.1, de l'annexe 7 sont exemptés de toute autorisation.
2. Les services réguliers spécialisés définis à l'art. 1, point 1.2, de l'annexe 7 sont exemptés d'autorisation à condition d'être couverts, sur le territoire de la Communauté, par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur.
3. Les déplacements à vide des véhicules en rapport avec les transports visés aux par. 1 et 2 sont également exemptés de toute autorisation.
4. Les services réguliers sont soumis à autorisation conformément aux art. 2 et suivants de l'annexe 7.
5. Les services réguliers spécialisés non couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur sont soumis à autorisation sur le territoire de la Communauté conformément aux art. 2 et suivants de l'annexe 7.

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

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

Art. 19 Opérations triangulaires avec des pays tiers

1. Le régime régissant les transports triangulaires avec des pays tiers sera déterminé d'un commun accord après la conclusion de l'accord nécessaire entre, d'une part, la Communauté et le pays tiers en question, ainsi que d'autre part, la Suisse et le pays tiers en question. Ce régime sera destiné à assurer la réciprocité de traitement entre les opérateurs communautaires et suisses pour ces transports triangulaires.
2. Dans l'attente de la conclusion d'accords entre la Communauté et les pays tiers concernés, le présent Accord n'affecte pas les dispositions relatives au transport visé au par. 1 qui figurent dans des accords bilatéraux conclus entre les États membres de la Communauté et la Suisse concernant le transport avec les pays tiers. Une liste de ces droits est reprise à l'annexe 8 du présent Accord.
3. Suite à la définition du régime visé au par. 1, la Suisse conclut ou adapte dans la mesure nécessaire les accords bilatéraux avec ces pays tiers.

Art. 20 Opérations de transport entre deux points situés sur le territoire d'une même Partie contractante

1. Les opérations de transport entre deux points situés sur le territoire d'une même Partie contractante effectuées par des transporteurs établis dans l'autre Partie contractante ne sont pas autorisées en vertu du présent Accord.
2. Toutefois, les droits existants découlant des accords bilatéraux conclus entre les États membres de la Communauté et la Suisse et en vigueur continuent à pouvoir être exercés, à condition qu'aucune discrimination ne soit exercée entre des transporteurs communautaires et qu'il n'y ait pas de distorsions de concurrence. Une liste de ces droits est reprise à l'annexe 8 du présent Accord.

Art. 21 Procédures

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

Art. 22 Disposition transitoire

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

Titre III Transports ferroviaires internationaux**Art. 23** Indépendance de gestion

Les Parties contractantes s'engagent à :

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

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

1. Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux ont les droits d'accès et/ou de transit définis par la législation communautaire à laquelle il est fait référence dans l'annexe 1, section 4.
2. Les entreprises ferroviaires établies sur le territoire d'une Partie contractante se voient accorder un droit d'accès à l'infrastructure sur le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services de transports combinés internationaux.

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

Art. 25 Licences ferroviaires

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

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

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

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

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

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

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

Art. 26 Attribution du certificat de sécurité

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

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

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

Art. 27 Attribution des sillons

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

- la capacité d'infrastructure ferroviaire soit répartie sur une base équitable et non discriminatoire,
- la procédure de répartition permette une utilisation efficace et optimale de l'infrastructure sous réserve des par. 3 et 4 du présent article.

2. L'entreprise ferroviaire ou le regroupement international qui demande l'attribution d'un ou de plusieurs sillons s'adresse à l'(aux) organisme(s) de répartition de la Partie contractante sur le territoire de laquelle a lieu le départ du service de transport. L'organisme de répartition auquel est présentée la demande de capacité d'infrastructure informe immédiatement ses homologues intéressés. Ces derniers se prononcent au plus tard un mois après réception des informations nécessaires, chaque organisme de répartition pouvant refuser une demande. L'organisme de répartition auquel est présentée la demande se prononce, en concertation avec ses homologues intéressés, au plus tard deux mois après la date à laquelle toutes les informations nécessaires ont été transmises. Les procédures en ce qui concerne le traitement d'une demande de capacité d'infrastructure sont réglées par les dispositions figurant dans la section 4 de l'annexe 1.

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

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

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

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

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

Art. 28 Comptes et redevances d'utilisation

1. Les comptes du gestionnaire d'une infrastructure doivent présenter au moins un équilibre considéré sur une période de temps raisonnable entre, d'une part, les recettes tirées de ces redevances et des contributions éventuelles de l'État et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure.
2. Le gestionnaire de l'infrastructure applique une redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dont il assure la gestion à payer par les entreprises ferroviaires ou les regroupements internationaux qui empruntent cette infrastructure.
3. Les redevances d'utilisation d'infrastructure sont déterminées, notamment, selon la nature du service, la période du service, la situation du marché ainsi que la nature et l'usure de l'infrastructure.
4. Le paiement des redevances se fait auprès du/des gestionnaire(s) de l'infrastructure.
5. Chaque Partie contractante définit les modalités de fixation des redevances, après consultation du gestionnaire de l'infrastructure. Les redevances perçues sur des services de nature équivalente dans un même marché s'appliquent sans discrimination.
6. Le gestionnaire de l'infrastructure communique en temps utile aux entreprises ferroviaires ou aux regroupements internationaux qui utilisent ses infrastructures pour effectuer les services visés à l'art. 24 toutes les modifications importantes de la qualité ou de la capacité de l'infrastructure concernée.

Art. 29 Recours

1. La Communauté et la Suisse prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions prises en matière de répartition des capacités d'infrastructure ou en matière de perception des redevances sont susceptibles d'un recours devant une instance indépendante. Cette instance se prononce dans les deux mois qui suivent la communication de toutes les informations nécessaires.
2. Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour garantir que les décisions prises conformément au par. 1 et à l'art. 25, par. 3, sont soumises à un contrôle juridictionnel.

Titre IV Politique coordonnée des transports**A. Dispositions générales****Art. 30** Objectifs

1. Les Parties contractantes sont convenues de développer autant que de besoin une politique coordonnée des transports de marchandises et de voyageurs. L'objectif de cette politique est d'allier l'efficacité des systèmes de transport à la protection de l'environnement, assurant ainsi une mobilité durable.
2. Les Parties contractantes s'efforcent d'établir une large comparabilité des conditions de transport, y compris concernant la fiscalité, dans leurs territoires respectifs,

en vue notamment d'éviter le détournement de trafic dans les régions alpines ou d'y parvenir à une meilleure répartition de trafic.

Art. 31 Mesures

1. En vue de la réalisation de cet objectif, les Parties contractantes prennent des mesures visant à assurer une saine concurrence entre et à l'intérieur des modes de transports et à faciliter l'utilisation de moyens de transport de marchandises et de voyageurs plus respectueux de l'environnement.
2. Les mesures comprennent, en complément des dispositions des titres II et III:
 - le développement des infrastructures ferroviaires traversant les Alpes et la mise à disposition de services de transports ferroviaires et combinés compétitifs, en termes de prix et de qualité;
 - l'établissement de systèmes appropriés de redevances pour les transports routiers;
 - des dispositions d'accompagnement.
3. Les mesures prises par les Parties contractantes dans le cadre de cet accord sont mises en oeuvre progressivement et, si possible, de manière coordonnée.

Art. 32 Principes

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

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

B. Transports ferroviaires et combinés

Art. 33 Objectifs

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

2. À cette fin, les Parties contractantes:

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

3. Les Parties contractantes s'engagent à mettre en oeuvre les dispositions nécessaires pour promouvoir, en parallèle avec la mise en place progressive de la fiscalité routière visée à l'art. 40, la mise à disposition des utilisateurs d'une offre ferroviaire et de transport combiné qui soit de nature, en termes de capacité, de prix et de qualité, à assurer une répartition équitable du trafic sur les divers passages transalpins.

Art. 34 Capacité de l'offre ferroviaire

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

2. Pour la Communauté, les mesures d'infrastructure visées au par. 1 s'inscrivent parmi celles prises dans le cadre de, et dans les conditions prévues à, la décision 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport incluant les axes ferroviaires et de transport combiné à travers les Alpes, et notamment les voies d'accès aux infrastructures ferroviaires suisses, ainsi que les installations de transport combiné.

3. Les deux Parties contractantes travaillent de concert afin de permettre à leurs autorités compétentes respectives de planifier et de réaliser de manière coordonnée les mesures d'infrastructure ferroviaire et de transport combiné nécessaires à la satisfaction des engagements posés aux par. 1 et 2 et d'harmoniser l'échéancier des travaux en fonction des capacités requises. Elles feront cela en poursuivant l'objectif de

rentabiliser les investissements effectués. À cet effet, elles prennent toutes mesures utiles au sein du Comité mixte.

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

Art. 35 Paramètres économiques

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

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

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

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

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

Art. 36 Paramètres de qualité

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

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

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

- respect des réglementations en matière de normes techniques et sociales pour le transport routier, notamment en ce qui concerne les temps de conduite et de repos, les limitations de vitesse, les normes de poids et de dimensions maximaux;
- réduction des contrôles aux frontières pour les transports ferroviaires et report de ces contrôles au lieu d'embarquement ou de débarquement, conformément à la Convention du 20 mai 1987 entre la Communauté et la Suisse ainsi qu'entre les États de l'AELE relative à un régime de transit commun⁵;
- facilitation de l'organisation de la chaîne de transport combiné par la simplification des conditions réglementaires et administratives régissant chacune des Parties contractantes;
- incitation des opérateurs de transport combiné et des entreprises ferroviaires à améliorer leur qualité de service.

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

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

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

C. Systèmes de redevances des transports routiers

Art. 37 Objectifs

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

Art. 38 Principes

1. Les systèmes de redevances sont fondés sur les principes énoncés à l'art. 32, notamment la non-discrimination, la proportionnalité et la transparence.
2. La tarification se compose des impôts sur les véhicules, des taxes sur les carburants et des redevances pour l'utilisation du réseau routier.

⁵ RS 0.631.242.04

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

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

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

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

Art. 39 Interopérabilité des instruments

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

Art. 40 Mesures suisses

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

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

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

- b. Par dérogation au par. 3.a. ci-dessus, la Communauté reçoit pendant la période du 1^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2004 un contingent annuel valable pour 220 000 courses simples de véhicules à vide ou chargés de produits légers pour autant que le poids total effectif en charge du véhicule ne dépasse pas 28 t, effectuées en transit via la chaîne alpine suisse, moyennant paiement d'une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure dont le montant s'élève à 50 CHF en l'an 2001, 60 CHF en l'an 2002, 70 CHF en l'an 2003 et 80 CHF en l'an 2004. La Suisse reçoit également un contingent aux mêmes conditions. Ces courses seront soumises à la procédure normale de contrôle.
4. Dans le système de redevances applicable dès le 1^{er} janvier 2005, la moyenne pondérée des redevances ne dépasse pas 325 CHF pour un véhicule dont le poids total effectif en charge n'excède pas 40 t et qui parcourt un trajet de 300 km traversant la chaîne alpine. La redevance pour la catégorie la plus polluante ne dépasse pas 380 CHF.
5. Une partie des redevances mentionnées aux par. 3 et 4 peut être constituée par des péages pour l'utilisation des infrastructures spéciales alpines. Cette partie ne peut pas représenter plus de 15 % des redevances mentionnées aux par. 3 et 4.
6. Les pondérations mentionnées au par. 4 sont déterminées en fonction du nombre de véhicules par catégorie de norme EURO circulant en Suisse. Le nombre des véhicules de chaque catégorie est établi sur la base de recensements qui seront examinés par le Comité mixte. Le Comité mixte détermine la pondération sur la base d'examens bisannuels, dont le premier a lieu avant le 1^{er} juillet 2004, pour tenir compte de l'évolution de la structure du parc de véhicules circulant en Suisse et de l'évolution des normes EURO.

Art. 41 Mesures communautaires

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

Art. 42 Réexamen du niveau des redevances

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

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

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

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

D. Mesures d'accompagnement

Art. 43 Facilitation des contrôles aux frontières

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

2. L'accord du 21 novembre 1990 entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse relatif à la facilitation des contrôles et des formalités lors du transport des marchandises⁶, la Convention relative à un régime de transit commun du 20 mai 1987⁷ ainsi que, pour le transport ferroviaire, l'accord entre compagnies de chemin de fer sur la visite technique de cession de wagons à marchandises en trafic international servent de base aux mesures prises par les Parties contractantes en application du par. 1.

Art. 44 Normes écologiques pour véhicules utilitaires

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

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

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

⁶ RS 0.631.242.05

⁷ RS 0.631.242.04

Art. 45 Observatoire des trafics

1. Un observatoire permanent de suivi des trafics routiers, ferroviaires et combinés dans la région alpine est mis en place dès l'entrée en vigueur du présent Accord. Il fait rapport annuellement sur l'évolution des trafics au Comité mixte établi à l'art. 51 du présent Accord. Le Comité mixte peut également lui demander de préparer un rapport spécial, notamment dans le cas d'une application des dispositions des art. 46 et 47 du présent Accord.
2. Le financement des travaux de l'observatoire est assuré par les Parties contractantes. La clé de répartition du financement est fixée par le Comité mixte.
3. Les Parties contractantes déterminent les modalités administratives de fonctionnement de l'observatoire par une décision du Comité mixte à prendre lors de la première réunion de ce dernier.

E. Mesures correctives**Art. 46** Mesures de sauvegarde unilatérales

1. Si, après le 1^{er} janvier 2005, malgré des prix ferroviaires compétitifs et l'application correcte des mesures prévues à l'art. 36 concernant les paramètres de qualité, il y a des difficultés dans l'écoulement du trafic routier transalpin suisse et si, durant une période de dix semaines, le taux moyen d'utilisation des capacités afférentes à l'offre ferroviaire sur le territoire suisse (transport combiné accompagné et non-accompagné) est inférieur à 66 %, la Suisse peut, en dérogation aux modalités figurant à l'art. 40, par. 4 et 5, augmenter les redevances prévues à l'art. 40, par. 4, de 12,5 % au plus. Le produit de cette hausse est intégralement affecté aux transports ferroviaire et combiné dans le but de renforcer leur compétitivité avec le transport routier.
2. Dans les mêmes circonstances que celles énoncées au par. 1 se présentant sur son territoire, la Communauté peut, dans des conditions comparables, recourir à des mesures analogues pour remédier à la situation.
3. a. La portée et la durée de la mesure de sauvegarde prévue aux paragraphes précédents sont limitées à ce qui est strictement indispensable pour remédier à la situation. Sa durée est de six mois au plus, mais elle peut être prolongée une fois de six mois. Des prolongations ultérieures peuvent être décidées par le Comité mixte d'un commun accord.
- b. Lorsqu'une Partie contractante a déjà appliqué précédemment les mesures visées aux par. 1 ou 2, leur application par cette Partie contractante est dans ce cas soumise aux conditions suivantes:
 - lorsque la période d'application précédente n'a pas excédé six mois, l'application de nouvelles mesures n'est permise qu'après l'écoulement d'un délai de douze mois compté à partir de la fin de l'application précédente;
 - lorsque la période d'application a excédé six mois, l'application de nouvelles mesures n'est permise qu'après l'écoulement d'un délai de dix-huit mois compté à partir de la fin de l'application précédente;

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

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

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

Art. 47 Mesures de sauvegarde consensuelles

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

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

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

Art. 48 Mesures en cas de crise

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

Titre V Dispositions générales et finales

Art. 49 Mise en œuvre de l'accord

1. Les Parties contractantes prennent toutes les mesures générales ou particulières propres à assurer l'exécution des obligations du présent Accord.

2. Elles s'abstiennent de toute mesure susceptible de mettre en péril la réalisation des objectifs du présent Accord.
3. Les dispositions du présent Accord relatives aux limites de poids maximal autorisé pour les véhicules articulés et les trains routiers et à la tarification des transports seront mises en œuvre selon une procédure en deux étapes, du 1^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2004 et à partir du 1^{er} janvier 2005.

Art. 50 Mesures de rééquilibrage

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

Art. 51 Comité mixte

1. Il est institué un Comité mixte, dénommé «Comité des transports terrestres Communauté/Suisse», composé de représentants des Parties contractantes, qui est responsable de la gestion et de la bonne application du présent Accord. À cet effet, il formule des recommandations. Il prend des décisions dans les cas prévus à l'accord; l'exécution de ces décisions est effectuée par les Parties contractantes selon leurs règles propres. Le Comité mixte se prononce d'un commun accord.
2. En particulier, le Comité mixte assure le suivi et l'application des dispositions du présent Accord et notamment des art. 27 § 6, 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46, 47 et 54. Il met en œuvre les clauses d'adaptation et de révision visées aux art. 52 et 55.
3. Aux fins de la bonne exécution du présent Accord, les Parties contractantes procèdent régulièrement à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du Comité mixte. Les Parties contractantes se communiquent mutuellement les données des autorités chargées d'appliquer le présent Accord et notamment de délivrer des autorisations et de procéder aux contrôles. Ces autorités échangent directement leur correspondance.
4. Le Comité mixte adopte par décision son règlement intérieur, qui contient, entre autres dispositions, les modalités de convocation des réunions, de désignation de la Présidence et de définition du mandat de cette dernière.
5. Le Comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Chaque Partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.
6. Le Comité mixte peut décider de constituer tout groupe de travail ou d'experts pour l'assister dans l'accomplissement de ses tâches.
7. Ce Comité exerce également les fonctions antérieurement exercées par le Comité mixte, dénommé «Comité des transports terrestres Communauté/Suisse», institué par l'art. 18 de l'accord de 1992.

Art. 52 Développement du droit

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

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

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

4. Le Comité mixte:

- soit adopte une décision portant révision des annexes 1, 3, 4 et 7 ou, si nécessaire, propose la révision des dispositions du présent Accord, afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les modifications intervenues dans la législation concernée;
- soit adopte une décision aux termes de laquelle les modifications de la législation concernée sont réputées conformes au présent Accord;
- soit décide de toute autre mesure visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent Accord.

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

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

Art. 53 Confidentialité

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

Art. 54 Règlement des différends

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

Art. 55 Révision de l'accord

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

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

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

Art. 56 Annexes

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

Art. 57 Champ d'application territorial

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

Art. 58 Clauses finales

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

- accord sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route,
- accord sur la libre circulation des personnes⁸,
- accord sur le transport aérien⁹,
- accord relatif aux échanges de produits agricoles¹⁰,

⁸ RS 0.142.112.681

⁹ RS 0.748.127.192.68

¹⁰ RS 0.916.026.81

- accord sur la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité¹¹,
- accord sur certains aspects relatifs aux marchés publics¹²,
- accord sur la coopération scientifique et technologique¹³.

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

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

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

Fait à Luxembourg, le vingt et un juin de l'an 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.

Pour la Confédération suisse:

Pascal Couchepin
Joseph Deiss

Pour la Communauté européenne:

Joschka Fischer
Hans van den Broek

¹¹ RS 0.946.526.81

¹² RS 0.172.052.68

¹³ RS 0.420.513.1

Liste des annexes

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

Dispositions applicables

Conformément à l'art. 52, par. 6, du présent Accord, la Suisse applique des dispositions légales équivalentes aux dispositions mentionnées ci-dessous:

Dispositions pertinentes du droit de l'Union européenne

Section 1 Accès à la profession

– Directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route (version codifiée) (JO L 33 du 4.2.2006, p. 82).

– Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 517/2013 du Conseil du 13 mai 2013 (JO L 158 du 10.6.2013, p. 1).

– Règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (JO L 300 du 14.11.2009, p. 72), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 517/2013 du Conseil du 13 mai 2013 (JO L 158 du 10.6.2013, p. 1).

Aux fins du présent Accord:

- a. l'Union européenne et la Confédération suisse exemptent de l'obligation de détenir l'attestation de conducteur tout ressortissant de la Confédération suisse, d'un État membre de l'Union européenne et d'un État membre de l'Espace économique européen;
- b. la Confédération suisse ne pourra exempter des ressortissants d'autres États que ceux mentionnés à la let. a de l'obligation de détenir l'attestation de conducteur qu'après consultation et accord de l'Union européenne;
- c. les dispositions du chap. III du règlement (CE) n° 1072/2009 (relatives au cabotage) ne s'appliquent pas.

– Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des

¹⁴ Nouvelle teneur selon l'art. 1 de la D n° 1/2021 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 30 juin 2021 (RO 2021 477). Mise à jour par l'art. 1 des D n° 2/2021 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 17 déc. 2021 (RO 2022 93), n° 1/2022 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 21 déc. 2022 (RO 2023 15), n° 1/2023 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 14 déc. 2023 (RO 2024 32), n° 1/2024 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 13 déc. 2024 (RO 2025 36) et n° 1/2025 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 9 déc. 2025, en vigueur pour la Suisse depuis le 9 déc. 2025 (RO 2026 69).

services de transport par autocar et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 517/2013 du Conseil du 13 mai 2013 (JO L 158 du 10.6.2013, p. 1).

Aux fins du présent Accord, les dispositions du chap. V du règlement (CE) n° 1073/2009 (relatives au cabotage) ne s'appliquent pas.

– Décision 2009/992/UE de la Commission du 17 décembre 2009 concernant les exigences minimales relatives aux données qui doivent figurer dans le registre électronique national des entreprises de transport routier (JO L 339 du 22.12.2009, p. 36).

– Règlement (UE) n° 1213/2010 de la Commission du 16 décembre 2010 établissant des règles communes concernant l'interconnexion des registres électroniques nationaux relatifs aux entreprises de transport routier (JO L 335 du 18.12.2010, p. 21).

– Règlement (UE) n° 361/2014 de la Commission du 9 avril 2014 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les documents relatifs aux transports internationaux de voyageurs effectués par autocar et autobus, et abrogeant le règlement (CE) n° 2121/98 de la Commission (JO L 107 du 10.4.2014, p. 39).

– Règlement (UE) 2016/403 de la Commission du 18 mars 2016 complétant le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la classification des infractions graves aux règles de l'Union pouvant porter préjudice à l'honorabilité des transporteurs par route, et modifiant l'annexe III de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 74 du 19.3.2016, p. 8).

Section 2 Normes sociales

– Directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier (JO L 80 du 23.3.2002, p. 35).

– Directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs (texte codifié, JO L 330 du 23.12.2022, p. 46).

– Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).

– Directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 35), modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2016/403 de la Commission du 18 mars 2016 (JO L 74 du 19.3.2016, p. 8).

- Règlement (UE) n° 581/2010 de la Commission du 1^{er} juillet 2010 relatif aux fréquences maximales auxquelles télécharger les données pertinentes à partir des unités embarquées et des cartes de conducteur (JO L 168 du 2.7.2010, p. 16).
- Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).
- Règlement d'exécution (UE) 2016/68 de la Commission du 21 janvier 2016 relatif aux procédures et spécifications communes nécessaires pour l'interconnexion des registres électroniques des cartes de conducteur (JO L 15 du 22.1.2016, p. 51), modifié par le règlement d'exécution (UE) 2017/1503 de la Commission du 25 août 2017 (JO L 221 du 26.8.2017, p. 10).
- Règlement d'exécution (UE) 2016/799 de la Commission du 18 mars 2016 mettant en œuvre le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences applicables à la construction, aux essais, à l'installation, à l'utilisation et à la réparation des tachygraphes et de leurs composants (JO L 139 du 26.5.2016, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2020/158 de la Commission du 5 février 2020 (JO L 34 du 6.2.2020, p. 20).
- Règlement d'exécution (UE) 2017/548 de la Commission du 23 mars 2017 établissant un formulaire standard pour la déclaration écrite concernant le retrait ou la casse d'un scellement de tachygraphe (JO L 79 du 24.3.2017, p. 1).
- Décision d'exécution (UE) 2017/1013 de la Commission du 30 mars 2017 établissant le compte rendu type visé à l'art. 17 du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil (JO L 153 du 16.6.2017, p. 28).

Section 3 Normes techniques

Véhicules à moteur

- Directive 70/157/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au niveau sonore admissible et au dispositif d'échappement des véhicules à moteur (JO L 42 du 23.2.1970, p. 16), modifiée en dernier lieu par la directive 2007/34/CE de la Commission du 14 juin 2007 (JO L 155 du 15.6.2007, p. 49).
- Directive 88/77/CEE du Conseil du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (JO L 36 du 9.2.1988, p. 33), modifiée en dernier lieu par la directive 2001/27/CE de la Commission du 10 avril 2001 (JO L 107 du 18.4.2001, p. 10).

- Directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 concernant le rapprochement des législations des États membres relative au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes (JO L 373 du 31.12.1991, p. 26), modifiée en dernier lieu par la directive d'exécution 2014/37/UE de la Commission du 27 février 2014 (JO L 59 du 28.2.2014, p. 32).
- Directive 92/6/CEE du Conseil du 10 février 1992 relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO L 57 du 2.3.1992, p. 27), modifiée par la directive 2002/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 (JO L 327 du 4.12.2002, p. 8).
- Directive 96/53/CEE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59), modifiée par la directive 2002/7/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 février 2002 (JO L 67 du 9.3.2002, p. 47).
- Règlement (CE) du Conseil n° 2411/98 du 3 novembre 1998 relatif à la reconnaissance en circulation intracommunautaire du signe distinctif de l'État membre d'immatriculation des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 299 du 10.11.1998, p. 1).
- Directive 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté (JO L 203 du 10.8.2000, p. 1), modifiée en dernier lieu par la directive 2010/47/UE de la Commission du 5 juillet 2010 (JO L 173 du 8.7.2010, p. 33).
- Directive 2005/55/CEE du Parlement européen et du Conseil du 28 septembre 2005 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs à allumage par compression destinés à la propulsion des véhicules et les émissions de gaz polluants provenant des moteurs à allumage commandé fonctionnant au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié et destinés à la propulsion des véhicules (JO L 275 du 20.10.2005, p. 1), modifiée en dernier lieu par la directive 2008/74/CE de la Commission du 18 juillet 2008 (JO L 192 du 19.7.2008, p. 51).
- Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 133/2014 de la Commission du 31 janvier 2014 (JO L 47 du 18.2.2014, p. 1).
- Règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission du 25 mai 2011 portant modalités d'application et modification du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et modifiant les annexes I et III de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 167 du 25.6.2011, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 627/2014 de la Commission du 12 juin 2014 (JO L 174 du 13.6.2014, p. 28).

– Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

– Règlement (UE) n° 540/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 concernant le niveau sonore des véhicules à moteur et des systèmes de silencieux de remplacement, et modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant la directive 70/157/CEE (JO L 158 du 27.5.2014, p. 131), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/839 de la Commission du 7 mars 2019 (JO L 138 du 24.5.2019, p. 70).

– Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

– Règlement délégué (UE) 2021/1958 de la Commission du 23 juin 2021 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 409 du 17.11.2021, p. 1).

– Règlement délégué (UE) 2022/545 de la Commission du 26 janvier 2022 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leur enregistreur de données d'événements et pour la réception par type de ces systèmes en tant qu'entités techniques distinctes et modifiant l'annexe II dudit règlement (JO L 107 du 06.4.2022, p. 18).

– Règlement délégué (UE) 2023/2590 de la commission du 13 juillet 2023 complétant le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil en établissant des règles détaillées relatives aux procédures d'essai et aux prescriptions techniques spécifiques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leurs systèmes avancés d'avertissement de distraction du conducteur et modifiant ledit règlement (JO L, 2023/2590, 22.11.2023).

Transport de marchandises dangereuses

– Directive (UE) 2022/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 octobre 2022 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route (texte codifié; JO L 274 du 24.10.2022, p. 1).

– Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13), modifiée en dernier lieu par la directive déléguée (UE) 2025/149 de la Commission du 15 novembre 2024 (JO L 2025/149, 24.1.2025).

Aux fins du présent accord, les dérogations suivantes à la directive 2008/68/CE s'appliquent en Suisse:

1. Transport routier

Dérogations pour la Suisse, fondées sur l'art. 6, par. 2, point a), de la directive 2008/68/CE relative au transport intérieur des marchandises dangereuses

RO-a-CH-1

Objet: transports de carburant diesel et d'huile de chauffe du numéro ONU 1202 avec des conteneurs-citernes de chantier.

Référence à l'annexe I, section I.1, de ladite directive: points 1.1.3.6 et 6.8.

Contenu de l'annexe de la directive: exemptions liées aux quantités transportées par unité de transport, prescriptions relatives à la construction de citernes.

Contenu de la législation nationale: les conteneurs-citernes de chantier construits non pas selon les dispositions du point 6.8 mais selon la législation nationale, de contenance inférieure ou égale à 1210 l et utilisés pour le transport d'huile de chauffe ou de carburant diesel du numéro ONU 1202, peuvent bénéficier des exemptions du point 1.1.3.6 ADR.

Référence initiale à la législation nationale: points 1.6.14.4, 4.8 et 6.14 de l'appendice 1 de l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR; RS 741.621).

Date d'expiration: 1^{er} janvier 2029.

RO-a-CH-2

Objet: exemption à l'exigence d'emporter un document de transport pour certaines quantités de marchandises dangereuses définies sous 1.1.3.6.

Référence à l'annexe I, section I.1, de ladite directive: points 1.1.3.6 et 5.4.1.

Contenu de l'annexe de la directive: obligation d'avoir un document de transport.

Contenu de la législation nationale: le transport d'emballages vides non nettoyés appartenant à la catégorie de transport 4, à l'exception du n° ONU 3509 et de bouteilles à gaz remplies ou vides pour les appareils respiratoires des services d'urgence et pour les appareils de plongée, en quantités n'excédant pas les limites fixées au point 1.1.3.6, n'est pas soumis à l'obligation du document de transport prévu au point 5.4.1.

Référence initiale à la législation nationale: point 8.1.2.1, let. a de l'appendice 1 de l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR; RS 741.621).

Date d'expiration: 1^{er} janvier 2029.

RO-a-CH-3

Objet: transports de réservoirs vides non nettoyés réalisés par des entreprises de révision d'installations d'entreposage de liquides pouvant polluer les eaux.

Référence à l'annexe I, section I.1, de ladite directive: points 6.5, 6.8, 8.2 et 9.

Contenu de l'annexe de la directive: construction, équipement et contrôle des réservoirs et des véhicules, formation du conducteur.

Contenu de la législation nationale: les véhicules et les réservoirs/récipients transportés vides non nettoyés qui sont utilisés par des entreprises de révision d'installations d'entreposage de liquides pouvant polluer les eaux pour le dépotage lors des opérations de révision des citernes stationnaires ne sont pas soumis aux dispositions de construction, d'équipement et de contrôle, d'étiquetage et de signalisation orange prescrites par l'ADR. Ils sont soumis à des prescriptions spécifiques d'étiquetage et de signalisation, et le conducteur du véhicule n'est pas soumis à la formation prescrite au point 8.2.

Référence initiale à la législation nationale: point 1.1.3.6.6 de l'appendice 1 de l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR; RS 741.621).

Date d'expiration: 1^{er} janvier 2029.

Dérogations pour la Suisse, fondées sur l'art. 6, par. 2, point b) i), de la directive 2008/68/CE.

RO-bi-CH-1

Objet: transport de déchets ménagers contenant des marchandises dangereuses vers des installations d'élimination.

Référence à l'annexe I, section I.1, de ladite directive: points 2, 4.1.10, 5.2 et 5.4.

Contenu de l'annexe de la directive: classification, emballage en commun, marquage et étiquetage, documentation.

Contenu de la législation nationale: la réglementation contient des dispositions relatives à la classification simplifiée, à réaliser par un expert agréé par l'autorité compétente, des déchets ménagers contenant des marchandises dangereuses (déchets ménagers), à l'utilisation de récipients collecteurs appropriés et à l'instruction du conducteur. Les déchets ménagers ne pouvant pas être classés par l'expert peuvent être acheminés jusqu'au centre de traitement en petites quantités définies par colis et par unité de transport.

Référence initiale à la législation nationale: point 1.1.3.11 de l'appendice 1 de l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR; RS 741.621).

Observations: ces règles ne peuvent être appliquées qu'au transport de déchets ménagers contenant des marchandises dangereuses entre des sites publics de traitement et des installations d'élimination.

Date d'expiration: 1^{er} janvier 2029.

RO-bi-CH-2

Objet: retour d'artifices de divertissement.

Référence à l'annexe I, section I.1, de ladite directive: points 2.1.2, 5.4.

Contenu de l'annexe de la directive: classification et documentation.

Contenu de la législation nationale: dans le but de faciliter les transports de retour des artifices de divertissement des numéros ONU 0335, 0336 et 0337 depuis les commerces de détail vers leurs fournisseurs, des dérogations sont prévues concernant l'indication dans le document de transport de la masse nette et la classification des produits.

Référence initiale à la législation nationale: point 1.1.3.12 de l'appendice 1 de l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR; RS 741.621).

Observations: la vérification détaillée pour chaque colis du contenu exact d'inventu de chaque type de rubrique est pratiquement impossible à réaliser par les commerces destinés à la vente à des privés.

Date d'expiration: 1^{er} janvier 2029.

RO-bi-CH-3

Objet: certificat de formation ADR pour des courses de transfert de véhicules en panne, courses liées à des réparations, courses en vue de l'expertise de véhicules-citernes/citernes et celles réalisées avec des véhicules-citernes par des experts chargés de l'examen du véhicule.

Référence à l'annexe I, section I.1, de ladite directive: point 8.2.1.

Contenu de l'annexe de la directive: les conducteurs doivent suivre des cours de formation.

Contenu de la législation nationale: les courses de transfert de véhicules en panne ou les courses d'essai liées à une réparation, celles effectuées avec des véhicules-citernes en vue de l'expertise du véhicule ou de sa citerne ainsi que celles réalisées par des experts chargés de l'examen de véhicules-citernes sont autorisées sans cours ni certificat de formation ADR.

Référence initiale à la législation nationale: point 8.2.1 de l'appendice 1 de l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR; RS 741.621).

Observations: il arrive que des véhicules en panne ou en réparation ainsi que des véhicules-citernes en préparation en vue de l'inspection technique ou ceux contrôlés à l'occasion de l'inspection technique contiennent encore des marchandises dangereuses.

Les prescriptions figurant aux points 1.3 et 8.2.3 restent applicables.

Date d'expiration: 1^{er} janvier 2029.

2. Transport ferroviaire

Déroations pour la Suisse, fondées sur l'art. 6, par. 2, point a), de la directive 2008/68/CE:

RA-a-CH-1

Objet: transports de carburant diesel du numéro ONU 1202 avec des conteneurs-citernes de chantier.

Référence à l'annexe II, section II.1, de ladite directive: point 6.8.

Contenu de l'annexe de la directive: prescriptions relatives à la construction de citernes.

Contenu de la législation nationale: les conteneurs-citernes de chantier construits non pas selon les dispositions du point 6.8 mais selon la législation nationale, sont autorisés pour le transport de carburant diesel du numéro ONU 1202.

Référence initiale à la législation nationale: annexe 2.1 de l'ordonnance du 31 octobre 2012 sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD; RS 742.412) et ch. 1.6, 4.8 et 6.14 de l'appendice 1 de l'ordonnance du 29 novembre 2002 relative au transport de marchandises dangereuses par route (SDR; RS 741.621).

Date d'expiration: 1^{er} janvier 2029.

RA-a-CH-2

Objet: document de transport.

Référence à l'annexe II, section II.1, de ladite directive: point 5.4.1.1.1.

Contenu de l'annexe de la directive: renseignements généraux devant figurer dans le document de transport.

Contenu de la législation nationale: on peut utiliser un terme collectif dans le document de transport si une liste sur laquelle figurent les indications prescrites selon la référence ci-dessus accompagne ledit document de transport.

Référence initiale à la législation nationale: annexe 2.1 de l'ordonnance du 31 octobre 2012 sur le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et par installation à câbles (RSD; RS 742.412).

Date d'expiration: 1^{er} janvier 2029.

– Directive 2010/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2010 relative aux équipements sous pression transportables et abrogeant les directives du Conseil 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE et 1999/36/CE (JO L 165 du 30.6.2010, p. 1).

Section 4 Droits d'accès et de transit ferroviaire

- Directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 237 du 24.8.1991, p. 25).
- Directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (JO L 143 du 27.6.1995, p. 70).
- Directive 95/19/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception de redevances d'utilisation de l'infrastructure (JO L 143 du 27.6.1995, p. 75).
- Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté (JO L 315 du 3.12.2007, p. 51), modifiée en dernier lieu par le règlement (UE) 2019/554 de la Commission du 5 avril 2019 (JO L 97 du 8.4.2019, p. 1).
- Décision 2007/756/CE de la Commission du 9 novembre 2007 adoptant une spécification commune du registre national des véhicules prévu aux art. 14, par. 4 et 5, des directives 96/48/CE et 2001/16/CE (JO L 305 du 23.11.2007, p. 30), modifiée par la décision 2011/107/UE de la Commission du 10 février 2011 (JO L 43 du 17.2.2011, p. 33).
- Décision 2009/965/CE de la Commission du 30 novembre 2009 relative au document de référence visé à l'art. 27, par. 4, de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (JO L 341 du 22.12.2009, p. 1), modifiée par la décision d'exécution (UE) 2015/2299 de la Commission du 17 novembre 2015 (JO L 324 du 10.12.2015, p. 15).
- Règlement (UE) n° 36/2010 de la Commission du 3 décembre 2009 relatif aux modèles communautaires pour la licence de conducteur de train, l'attestation complémentaire, la copie certifiée conforme de l'attestation complémentaire et le formulaire de demande de licence de conducteur de train, en vertu de la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 13 du 19.1.2010, p. 1).
- Décision 2010/713/UE de la Commission du 9 novembre 2010 relative à des modules pour les procédures concernant l'évaluation de la conformité, l'aptitude à l'emploi et la vérification CE à utiliser dans le cadre des spécifications techniques d'interopérabilité adoptées en vertu de la directive 2008/57/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 319 du 4.12.2010, p. 1).
- Règlement (UE) n° 1158/2010 de la Commission du 9 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention de certificats de sécurité ferroviaire (JO L 326 du 10.12.2010, p. 11).
- Règlement (UE) n° 1169/2010 de la Commission du 10 décembre 2010 relatif à une méthode de sécurité commune pour l'évaluation de la conformité aux exigences pour l'obtention d'un agrément de sécurité ferroviaire (JO L 327 du 11.12.2010, p. 13).
- Règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret et modifiant le règlement (CE) n° 653/2007 (JO L 122 du 11.5.2011, p. 22).

– Règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen (JO L 123 du 12.5.2011, p. 11), modifié en dernier lieu par le règlement d’exécution (UE) 2019/775 de la Commission du 16 mai 2019 (JO L 139 I du 27.05.2019, p. 103).

– Décision d’exécution 2011/665/UE de la Commission du 4 octobre 2011 relative au registre européen des types de véhicules ferroviaires autorisés (JO L 264 du 8.10.2011, p. 32), modifiée en dernier lieu par le règlement d’exécution (UE) 2023/1696 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 I du 8.9.2023, p. 561).

– Décision 2011/765/UE de la Commission du 22 novembre 2011 concernant les critères de reconnaissance des centres de formation dispensant des formations de conducteur de train, les critères de reconnaissance des examinateurs chargés d’évaluer les conducteurs de train et les critères relatifs à l’organisation des examens conformément à la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 314 du 29.11.2011, p. 36).

– Règlement (UE) n° 1078/2012 de la Commission du 16 novembre 2012 concernant une méthode de sécurité commune aux fins du contrôle que doivent exercer les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d’infrastructure après l’obtention d’un certificat de sécurité ou d’un agrément de sécurité, ainsi que les entités chargées de l’entretien (JO L 320 du 17.11.2012, p. 8).

– Règlement (UE) n° 321/2013 de la Commission du 13 mars 2013 relatif à la spécification technique d’interopérabilité concernant le sous-système «matériel roulant – wagons pour le fret» du système ferroviaire dans l’Union européenne et abrogeant la décision 2006/861/CE (JO L 104 du 12.4.2013, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement d’exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

– Règlement d’exécution (UE) n° 402/2013 de la Commission du 30 avril 2013 concernant la méthode de sécurité commune relative à l’évaluation et à l’appréciation des risques et abrogeant le règlement (CE) n° 352/2009 (JO L 121 du 3.5.2013, p. 8), modifié par le règlement d’exécution (UE) 2015/1136 de la Commission du 13 juillet 2015 (JO L 185 du 14.7.2015, p. 6).

– Règlement (UE) n° 1299/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d’interopérabilité relatives au sous-système «Infrastructure» du système ferroviaire dans l’Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement d’exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les cas spécifiques suivants visés à l’article 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s’appliquent en Suisse:

- Cas spécifique permanent CH-STI INF-001: Profil d’espace libre: général
La compatibilité des gabarits OCF avec les gabarits internationaux selon EN 15273-1:2013+A1:2016 est la suivante:
 - Gabarit G1: admission sans restrictions.

- Gabarit GA: admission avec restrictions dans le gabarit OCF O1. Les formules associées au gabarit G1 sont à appliquer pour le calcul du gabarit cinématique du matériel roulant (partie supérieure), pour toutes les hauteurs h . En Suisse, l'utilisation des particularités prévues par l'EN 15273-2, Annexe B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 et B.3.6.1 n'est pas autorisée pour les hauteurs $h > 3,250$ m. Le gabarit OCF O1 est compatible avec les chargements standards pour le gabarit GA, précisés par la fiche UIC 506, Annexe B, article B.1.1.
- Gabarit GB: admission avec restrictions dans le gabarit OCF O2. Les formules associées au gabarit G1 sont à appliquer pour le calcul du gabarit cinématique du matériel roulant (partie supérieure), pour toutes les hauteurs h . En Suisse, l'utilisation des particularités prévues par l'EN 15273-2, Annexe B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 et B.3.6.1 n'est pas autorisée pour les hauteurs $h > 3,250$ m. Le gabarit OCF O2 est compatible avec les chargements standards pour le gabarit GB, précisés par la Fiche UIC 506, Annexe B, article B.1.1.
- Gabarit GC: admission sans restrictions dans le gabarit OCF O4.
Le gabarit de l'infrastructure (partie supérieure) pour tous les types de gabarit (par ex. OCF O1, OCF O2, OCF O4) est calculé en conformité à l'EN 15273-1:2013, Annexe C, C.2.1, Tableau C1 (respectivement Annexe C, C.2.3, Tableau C4), sous réserve des profils cinématiques de référence et des règles de calcul associées. En Suisse, l'utilisation des formules données dans l'EN 15273-3:2013, Annexe C, Tableaux C.2 et C.3 (pour les hauteurs $h > 3,250$ m) n'est pas autorisée.
- Cas spécifique permanent CH-STI INF-002: Portes d'accès en position ouverte et emmarchements mobiles en position sortie.
En Suisse, les prescriptions selon les DE-OCF, DE47, art. 47.2, ch. 7 doivent être respectées en plus des règles de la norme EN 15273-2, annexe A, A.3.14 «Règles particulières pour les portes d'accès en position ouverte et les emmarchements mobiles en position sortie».
Selon ces directives, un dépassement du gabarit des véhicules de la valeur w_i , qui ne doit pas dépasser 0,035 m, n'est pas autorisé en dessous de 0,6 m au-dessus du niveau du sol du PDR (plan de roulement).
Les portes d'accès qui respectent les prescriptions de la Fiche UIC 560, ch. 1.1.4 à 1.1.4.3, sont toutefois autorisées.
- Cas spécifique permanent CH-STI INF-007: Procédure d'acceptation relative aux petits rayons ($R < 250$ m)
Afin de permettre la circulation d'une ligne avec un grand nombre de rayons < 250 m, une procédure d'acceptation des caractéristiques de marche des véhicules ferroviaires pour cette gamme de rayons est nécessaire (voir également R RTE 29001). Les spécifications pour les essais et l'évaluation sont définies dans le règlement SBB R I-50127, basé sur la norme EN 14363:2016+A2:2022 (2^e impression).

Les véhicules qui ne satisfont pas à ces spécifications ne sont pas autorisés à circuler sur les lignes définies avec un grand nombre de très petits rayons (voir SBB R I-50127, ch. 1.2).

- Cas spécifique permanent CH-STI INF-008: Présence de courbes serrées et des appareils de voie

Le tracé des voies dans certaines gares en Suisse est techniquement difficile à utiliser en raison de la présence de courbes serrées (rayons inférieurs à 160 m) et de courtes sections intermédiaires de voies avec une distance réduite entre les centres de voies. Par conséquent, une procédure d'acceptation de l'évaluation du comportement des véhicules dans les appareils de voie et les croisements est nécessaire.

La norme EN 14363:2016+A2:2022 (2ème impression) ne spécifie aucune exigence pour l'évaluation du comportement des véhicules dans les appareils de voie et les croisements.

Les spécifications pour l'essai et l'évaluation du comportement des véhicules dans les appareils de voie et les croisements applicables en Suisse sont définies dans les règlements R RTE 29001 et SBB R I-50007.

Les véhicules qui ne satisfont pas aux spécifications du règlement SBB R I-50007 ne sont pas autorisés à circuler en service régulier sur le réseau ferroviaire suisse.

- Cas spécifique permanent CH-STI INF-010: Force de ripage

La force maximale admissible de ripage (somme des forces de guidage) par essieu est limitée, côté infrastructure, par la résistance au ripage admissible des voies.

Vu la conception de la superstructure des voies en Suisse, il y a lieu d'appliquer un coefficient $\alpha = k1 = 0,85$ comme valeur réglementaire pour calculer la force maximale admissible de ripage.

Un coefficient $\alpha = k1 = 1,0$ peut être appliqué dans des cas exceptionnels et requiert des vérifications spéciales.

Les essais dynamiques en vue de l'homologation doivent être effectués sur la base du coefficient $\alpha = k1 = 0,85$.

- Cas spécifique permanent CH-STI INF-013: Insuffisance de dévers

La vitesse de circulation admissible sur le réseau ferroviaire suisse est définie sur la base d'une insuffisance de dévers de 130 mm (trains de marchandises) et de 150 mm (trains voyageurs); ces insuffisances de dévers sont acceptées sans examen supplémentaire. Pour garantir la sécurité de l'exploitation, il est donc impératif que les véhicules soient testés pour de telles insuffisances de dévers.

Les véhicules qui n'ont pas été testés pour de telles insuffisances de dévers ne peuvent pas circuler sur le réseau ferroviaire suisse.

- Cas spécifique permanent CH-STI INF-014: Spécifications relatives au rayon minimal < 150 m

En Suisse, le rayon minimal pour la libre circulation des véhicules s'applique:

- aux voies de circulation: 150 m
- aux voies de manœuvre: 135 m
- aux voies de raccordement: 80 m (libre utilisation des locomotives de manœuvre et des wagons marchandises) et 35 m (plus petit rayon de courbe horizontale autorisé pour certains wagons dans les cas extrêmes).

Ces rayons sont également spécifiés dans les règlements R RTE 29001 et SBB R I-50007. Ils sont basés sur les exigences de la Fiche UIC 645.

Les véhicules qui ne satisfont pas à ces spécifications doivent s'attendre à des restrictions dans l'utilisation des voies de manœuvre et de raccordement (par exemple, très important pour les systèmes d'attelage automatique).

- Cas spécifique permanent CH-STI INF-017: Quais – Aménagement (la hauteur et la distance par rapport à l'axe de la voie) et tracé (rayon et dever)

Les spécifications relatives à la planification des quais (la hauteur, la distance par rapport à l'axe de la voie) et au tracé de la voie le long du quai (rayon minimum, dévers maximum) sont définies dans l'homologation ZR44TZ2009-02-0004, délivrée par l'OFT le 3 août 2021.

En outre, une hauteur de quai de 350 mm au-dessus du rail est autorisée si une hauteur de quai de 550 mm (la hauteur de quai standard en Suisse):

- ne peut pas être réalisée sur le tracé géométrique de la voie, ou
- ne peut pas être réalisée à un coût raisonnable (dans ce cas, des hauteurs de quai partielles sont autorisées).

Les quais construits conformément à l'homologation mentionnée ci-dessus respectent les spécifications de la partie inférieure du gabarit de la structure conformément au ch. 4.2.3.1, paragraphe (2) de la STI Infrastructure.

Il n'y a donc aucune restriction au passage des véhicules interopérables.

Les règles nationales suivantes visée à l'art. 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'applique en Suisse:

- CH-TSI INF-004 (version 2.0 de juin 2024): Dévers maximal dans les courbes à petit rayon;
 - CH-TSI INF-005 (version 2.0 de juin 2024): Géométrie en service des appareils de voie et des croisements;
 - CH-TSI INF-006 (version 2.0 de juin 2024): Résistance longitudinale de la voie; compatibilité avec les systèmes de freinage;
 - CH-TSI INF-009 (version 2.0 de juin 2024): Résistance transversale de la voie; homologation de trains pendulaires liée au tronçons insuffisance de dévers sur la voie et sur la voie directe de branchements et de croisements.
- Règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (JO L 356 du 12.12.2014, p. 110), modifié en dernier lieu par le règlement

d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les règles nationales suivantes visée à l'art. 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

- CH-TSI PRM-001 (version 2.0 de juin 2021): Accès autonome aux trains;
 - CH-TSI PRM-002 (juin 2015): Sous-système infrastructure: spécifications fonctionnelles et techniques;
 - CH-TSI PRM-003 (juin 2017): Sous-système infrastructure: position des marches pour monter et descendre du train.
- Règlement (UE) n° 1301/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant les spécifications techniques d'interopérabilité relatives au sous-système «énergie» du système ferroviaire de l'Union (JO L 356 du 12.12.2014, p. 179), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les cas spécifiques suivants visés à l'article 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

- Cas spécifique permanent CH-STI ENE-001: gabarit de chargement du pantographe (article référencé des STI 4.2.10 (1))

Pour les sous-systèmes «énergie» nouveaux, mis à jour ou renouvelés sur le réseau interopérable suisse, le gabarit de chargement du pantographe est spécifié conformément aux dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer du 15 décembre 1983 (DE-OCF; RS 742.141.11) version du 01.07.2024, ad art. 18, voie normale, DE 18, figures, figure 12, et ad art. 18/47, DE 18.2/47.2, Contour de référence, ch. 14, comme suit:

- OCF S1: géométrie de l'archet type 1450 mm avec cornes en matériau isolant
- OCF S2: géométrie de l'archet type 1450 mm ou type 1600 mm avec cornes en matériau isolant
- OCF S3: géométrie de l'archet type 1600 mm
- OCF S4: géométrie de l'archet type 1950 mm

Remarque: pour circuler sur les tronçons existants, les unités électriques (matériel roulant) doivent être équipées d'un pantographe dont l'archet a une largeur de 1450 mm (avec cornes en matériau isolant) conformément à la figure B.1 de la norme EN 50367:2020.

- Règlement (UE) n° 1302/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant une spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «matériel roulant» – «Locomotives et matériel roulant destiné au transport de passagers» du système ferroviaire dans l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 228), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les cas spécifiques suivants visés à l'article 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

- Cas spécifique permanent CH-STI LOC&PAS-004: force de ripage (article référencé des STI 4.2.3.4)

La force maximale admissible de ripage (somme des forces de guidage) par essieu est limitée, côté infrastructure, par la résistance au ripage admissible des voies. Vu la conception de la superstructure des voies en Suisse, il y a lieu d'appliquer un coefficient $\alpha = k1 = 0,85$ comme valeur réglementaire pour calculer la force maximale admissible de ripage.

Un coefficient $\alpha = k1 = 1,0$ peut être appliqué dans des cas exceptionnels et requiert des vérifications spéciales.

Les essais dynamiques en vue de l'homologation doivent être effectués sur la base du coefficient $\alpha = k1 = 0,85$

- Cas spécifique permanent CH-STI LOC&PAS-005: insuffisance de dévers (articles référencés des STI LOC&PAS 4.2.3.4.2 et STI WAG 4.2.3.5)

La vitesse de circulation admissible sur le réseau ferroviaire suisse est définie sur la base d'une insuffisance de dévers de 130 mm (trains de marchandises) et de 150 mm (trains voyageurs); ces insuffisances de dévers sont acceptées sans examen supplémentaire. Pour garantir la sécurité de l'exploitation, il est donc impératif que les véhicules soient examinés sous l'aspect de telles insuffisances de dévers.

Les véhicules qui n'ont pas été examinés sous l'aspect de telles insuffisances de dévers ne peuvent pas circuler sur le réseau ferroviaire suisse.

- Cas spécifique permanent CH-STI LOC&PAS-017: profil d'espace libre: général (article référencé des STI LOC&PAS 4.2.3.1)

La compatibilité des gabarits OCF avec les gabarits internationaux de l'EN 15273-1:2013 est la suivante:

- Gabarit G1: admission sans restrictions.
- Gabarit GA: admission avec restrictions dans le gabarit OCF O1. Les formules associées au gabarit G1 sont à appliquer pour le calcul du gabarit cinématique du matériel roulant (partie supérieure), pour toutes les hauteurs h . En Suisse, l'utilisation des particularités prévues par l'EN 15273-2, Annexe B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 et B.3.6.1 n'est pas autorisée pour les hauteurs $h > 3,250$ m. Le gabarit OCF O1 accepte les chargements standards pour le gabarit GA, précisés par la fiche UIC 506, Annexe B, article B.1.1.
- Gabarit GB: admission avec restrictions dans le gabarit OCF O2. Les formules associées au gabarit G1 sont à appliquer pour le calcul du gabarit cinématique du matériel roulant (partie supérieure), pour toutes les hauteurs h . En Suisse, l'utilisation des particularités prévues par l'EN 15273-2, Annexe B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 et B.3.6.1 n'est pas autorisée pour les hauteurs $h > 3,250$ m. Le gabarit OCF O2 accepte les chargements standards pour le gabarit GB, précisés par la Fiche UIC 506, Annexe B, article B.1.1.
- Gabarit GC: admission sans restrictions dans le gabarit OCF O4.

Le gabarit de l'infrastructure (partie supérieure) pour tous les types de gabarit (par ex. OCF O1, OCF O2, OCF O4) est calculé en conformité à l'EN 15273-1:2013, Annexe C, C.2.1, Tableau C1 (respectivement Annexe C, C.2.3, Tableau C4), sous réserve des profils cinématiques de référence et des règles de calcul associées. En Suisse, l'utilisation des formules données dans l'EN 15273-3:2013, Annexe C, Tableaux C.2 et C.3 (pour les hauteurs $h > 3,250$ m) n'est pas autorisée.

- Cas spécifique permanent CH-STI LOC&PAS-028: profil d'espace libre, portes (article référencé des STI LOC&PAS 4.2.3.1)

Les prescriptions selon les DE-OCF, ad art. 47, DE 47.2, ch. 7 doivent être respectées en plus des règles de la norme EN 15273-2, annexe A, A.3.14 «Règles particulières pour les portes d'accès en position ouverte et les emmarchements mobiles en position sortie». Celles-ci n'autorisent aucun dépassement du gabarit de construction pour les portes d'accès latérales et les emmarchements mobiles en dessous de 0,6 m au-dessus du PDR (plan de roulement).

Les portes d'accès qui respectent les prescriptions de la Fiche UIC 560, ch. 1.1.4 à 1.1.4.3, sont toutefois autorisées.

Les règles nationales suivantes visées à l'article 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

- CH-TSI LOC&PAS-001 (version 1.1 de juin 2024): Largeur de l'archet du pantographe;
- CH-TSI LOC&PAS-002 (version 2.1 de juin 2024): Diagonale étroite / attestations de conduite sur aiguillages;
- CH-TSI LOC&PAS-003 (version 2.1 de juin 2024): Petits rayons $r < 250$ m;
- CH-TSI LOC&PAS-006 (version 2.1 de juin 2024): Homologation de véhicules pendulaires selon catégorie N;
- CH-TSI LOC&PAS-007 (version 2.1 de juin 2024): Dispositif de graissage de boudin;
- CH-TSI LOC&PAS-009 (version 1.1 de juin 2024): Emissions de gaz d'échappement des véhicules à moteur thermique (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2016/1628, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
- CH-TSI LOC&PAS-012 (version 1.0 de juillet 2016): Admittance;
- CH-TSI LOC&PAS-013 (version 1.1 de juin 2024): Interaction pantographe / ligne de contact;
- CH-TSI LOC&PAS-014a (version 2.0 de juin 2021): Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par circuits de voie;
- CH-TSI LOC&PAS-014b (version 2.0 de juin 2021): Caractéristiques du matériel roulant nécessaires pour assurer la compatibilité avec les systèmes de détection des trains par compteurs d'essieux;

- CH-TSI LOC&PAS-019 (version 3.0 de juin 2024): Signal «non leading input» pour le véhicule de tête (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI LOC&PAS-020 (version 3.0 de juin 2024): Signal «sleeping input» en conduite multiple (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI LOC&PAS-022 (version 3.0 de juin 2024): Réinitialisation du freinage d'urgence;
 - CH-TSI LOC&PAS-025 (version 2.2 de juin 2024): Sécurisation du dispositif de déconnexion de l'équipement ETCS embarqué (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI LOC&PAS-027 (version 3.0 de juin 2024): Radiocommande manuelle lors des manœuvres (mode d'exploitation «shunting») (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI LOC&PAS-030 (version 2.0 de juin 2021): Utilisation de systèmes de freinage n'agissant pas sur l'adhérence;
 - CH-TSI LOC&PAS-031 (version 3.0 de juin 2024): Coupure de la traction en toute sécurité (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI LOC&PAS-035 (version 2.2 de juin 2024): Puissance suffisante du freinage d'urgence (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI LOC&PAS-036 (version 2.2 de juin 2024): Véhicules dotés d'un pupitre de commande pour les deux sens de marche (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) n° 1302/2014, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027).
- Règlement (UE) n° 1303/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la sécurité dans les tunnels ferroviaires du système ferroviaire de l'Union européenne (JO L 356 du 12.12.2014, p. 394), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).
- Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant – bruit», modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE (JO L 356 du 12.12.2014, p. 421), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).

Les règles nationales suivantes visées à l'article 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

- CH-TSI NOI-001 (version 2.0 de juin 2024): Valeurs limite d'émission des wagons de marchandises.
- Règlement (UE) n° 1305/2014 de la Commission du 11 décembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service du fret» du système ferroviaire de l'Union européenne et abrogeant le règlement (CE) n° 62/2006 (JO L 356 du 12.12.2014, p. 438), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2019/778 de la Commission du 16 mai 2019 (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 356).
- Règlement d'exécution (UE) 2015/171 de la Commission du 4 février 2015 sur certains aspects de la procédure d'octroi des licences des entreprises ferroviaires (JO L 29 du 5.2.2015, p. 3).
- Règlement d'exécution (UE) 2015/429 de la Commission du 13 mars 2015 déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit (JO L 70 du 13.3.2015, p. 36).
- Règlement d'exécution (UE) 2015/909 de la Commission du 12 juin 2015 concernant les modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire (JO L 148 du 13.6.2015, p. 17).
- Règlement d'exécution (UE) 2015/1100 de la Commission du 7 juillet 2015 concernant les obligations d'information incombant aux États membres dans le cadre de la surveillance du marché ferroviaire (JO L 181 du 9.7.2015, p. 1).
- Directive 2016/797 du 11.05.2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).
- Directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire (JO L 138 du 26.5.2016, p. 102).
- Règlement d'exécution (UE) 2018/545 de la Commission du 4 avril 2018 établissant les modalités pratiques du processus d'autorisation des véhicules ferroviaires et d'autorisation par type de véhicule ferroviaire conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil (JO L 90 du 6.4.2018, p. 66).
- Règlement délégué (UE) 2018/761 de la Commission du 16 février 2018 établissant des méthodes de sécurité communes aux fins de la surveillance exercée par les autorités nationales de sécurité après la délivrance d'un certificat de sécurité unique ou d'un agrément de sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 1077/2012 de la Commission (JO L 129 du 25.5.2018, p. 16).
- Règlement délégué (UE) 2018/762 de la Commission du 8 mars 2018 établissant des méthodes de sécurité communes relatives aux exigences en matière de système de gestion de la sécurité conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements de la Commission (UE) n° 1158/2010 et (UE) n° 1169/2010 (JO L 129 du 25.5.2018, p. 26).
- Règlement d'exécution (UE) 2018/763 de la Commission du 9 avril 2018 établissant les modalités pratiques de la délivrance des certificats de sécurité uniques aux entreprises ferroviaires en application de la directive (UE) 2016/798 du Parlement

européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 653/2007 de la Commission (JO L 129 du 25.5.2018, p. 49).

– Règlement d'exécution (UE) 2019/250 de la Commission du 12 février 2019 sur les modèles de déclarations «CE» et de certificats pour les constituants d'interopérabilité et sous-systèmes ferroviaires, sur le modèle de déclaration de conformité à un type autorisé de véhicule ferroviaire et sur les procédures de vérification «CE» des sous-systèmes conformément à la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant le règlement (UE) n° 201/2011 de la Commission (JO L 42 du 13.2.2019, p. 9).

– Règlement d'exécution (UE) 2019/773 de la Commission du 16 mai 2019 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et abrogeant la décision 2012/757/UE (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 5), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1693 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 1).

Les règles nationales suivantes visées à l'article 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

- CH-TSI OPE-001 (juillet 2024): Signaux pour la manœuvre;
- CH-TSI OPE-002 (juillet 2024): Marche pour les mouvements de manœuvre en pleine voie;
- CH-TSI OPE-003 (juillet 2024): Comportement dans la communication de manœuvre;
- CH-TSI OPE-004 (juillet 2024): L'ensemble des processus de la manœuvre;
- CH-TSI OPE-005 (juillet 2024): Courbes et contre-courbes de petit rayon;
- CH-TSI OPE-006 (juillet 2024): Catalogue des signaux du système national de signalisation;
- CH-TSI OPE-007 (juillet 2024): Déroulement de la circulation des trains dans le cadre du système national de signalisation;
- CH-TSI OPE-008 (juillet 2024): Procédures de circulation des trains dans le cadre du système national de signalisation en cas de perturbations;
- CH-TSI OPE-009 (juillet 2024): Entrée en gare sans accès dénivelé aux quais;
- CH-TSI OPE-010 (juillet 2024): Vitesse sur le tronçon en dérangement;
- CH-TSI OPE-011 (juillet 2024): Signaux pour les travaux de construction pendant l'exploitation;
- CH-TSI OPE-012 (juillet 2024): Comportement en matière de communication lors de travaux de construction pendant l'exploitation;
- CH-TSI OPE-013 (juillet 2024): Courses d'essai;
- CH-TSI OPE-014 (juillet 2024): Signal d'arrêt lors de danger;
- CH-TSI OPE-015 (juillet 2024): Dépendance de la sécurité d'un établissement d'une liaison de communication;

- CH-TSI OPE-016 (juillet 2024): Catégorisation des procédures de transmission.
- Règlement d'exécution (UE) 2019/777 de la Commission du 16 mai 2019 relatif aux spécifications communes du registre de l'infrastructure ferroviaire et abrogeant la décision d'exécution 2014/880/UE (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 312), modifié en dernier lieu par le règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).
- Règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 360).
- Recommandation (UE) 2019/780 de la Commission du 16 mai 2019 sur les modalités pratiques de la délivrance d'agréments de sécurité aux gestionnaires de l'infrastructure (JO L 139 I du 27.5.2019, p. 390).
- Règlement d'exécution (UE) 2020/572 de la Commission du 24 avril 2020 relatif à la structure de rapport à adopter dans la présentation des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires (JO L 132 du 27.4.2020, p. 10).
- Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte) (JO L 172 du 17.5.2021, p. 1).
- Règlement d'exécution (UE) 2023/1693 de la Commission du 10 août 2023 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative au sous-système «Exploitation et gestion du trafic» du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 222 du 8.9.2023, p. 1).
- Règlement d'exécution (UE) 2023/1694 de la Commission du 10 août 2023 modifiant les règlements (UE) n° 321/2013, (UE) n° 1299/2014, (UE) n° 1300/2014, (UE) n° 1301/2014, (UE) n° 1302/2014 et (UE) n° 1304/2014 ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2019/777 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 88).
- Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 380).

Les règles nationales suivantes visées à l'article 6 de la décision n° 2/2019 du Comité mixte s'appliquent en Suisse:

- CH-TSI CCS-003 (version 2.1 de juin 2024): Activation / désactivation de la transmission du paquet 44 aux systèmes ZUB/SIGNUM;
- CH-TSI CCS-006 (version 3.0 de juin 2024): Perte du signal «non leading permitted» en mode d'exploitation «Non Leading» (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
- CH-TSI CCS-007 (version 2.2 de juin 2024): Règle sur les courbes de freinage pour ERTMS/ETCS Baseline 2;

- CH-TSI CCS-008 (version 4.0 de juin 2024): Implémentation minimale des «Change Requests»;
 - CH-TSI CCS-011 (version 2.1 de juin 2024): Fonction Euroloop;
 - CH-TSI CCS-016 (version 3.1 de juin 2024): Utilisation de paramètres et de fonctions spécifiques au pays;
 - CH-TSI CCS-018 (version 2.0 de juin 2024): Interdiction des Levels STM/NTC pour ZUB/SIGNAL;
 - CH-TSI CCS-019 (version 3.1 de juin 2024): Reprise et affichage automatiques des données du train (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI CCS-022 (version 2.2 de juin 2024): Marche arrière en mode d'exploitation «Unfitted»;
 - CH-TSI CCS-023 (version 2.1 de juin 2024): Affichage des messages texte;
 - CH-TSI CCS-024 (version 4.0 de juin 2024): Saisie flexible des données;
 - CH-TSI CCS-026 (version 2.2 de juin 2024): Monitoring en ligne de l'équipement de voie à partir du véhicule (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI CCS-032 (version 2.2 de juin 2024): Saisie du numéro de train unique pour l'équipement ETCS embarqué et la radio cabine GSM-R (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI CCS-033 (version 2.1 de juin 2024): Fonctionnalités GSM-R Voice (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-TSI CCS-034 (version 1.1 de juin 2024): Mode d'exploitation «Non Leading»;
 - CH-TSI CCS-038 (version 1.2 de juin 2024): Message signalant un élargissement important de l'intervalle de confiance en odométrie (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027);
 - CH-CSM-RA-001 (version 2.1 de juin 2024): Concept de dossier de sécurité pour l'obtention de l'homologation ETCS en Suisse (règle potentiellement non compatible avec le règlement (UE) 2023/1695, la règle est à réexaminer avant le 31 décembre 2027).
- Décision d'exécution (UE) 2023/1696 de la Commission du 10 août 2023 modifiant la décision d'exécution 2011/665/UE en ce qui concerne la spécification du registre européen des types de véhicules autorisés visé à l'article 48 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil (JO L 222 du 8.9.2023, p. 561).

– Décision d'exécution (UE) 2023/2584 de la Commission du 15 novembre 2023 relative aux normes harmonisées concernant l'interopérabilité des systèmes ferroviaires élaborées à l'appui de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil (JO L, 2023/2584, 21.11.2023).

– Règlement d'exécution (UE) 2024/949 de la Commission du 27 mars 2024 établissant un formulaire commun pour les demandes de remboursement et d'indemnisation des voyageurs ferroviaires en cas de retards, de correspondances manquées et d'annulations de services ferroviaires conformément au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil (JO L, 2024/949, 2.4.2024).

Section 5 Autres domaines

– Directive 92/82/CEE du Conseil du 19 octobre 1992 concernant le rapprochement des taux d'accises sur les huiles minérales (JO L 316 du 31.10.1992, p. 19).

– Directive 2004/54/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant les exigences de sécurité minimales applicables aux tunnels du réseau routier transeuropéen (JO L 167 du 30.4.2004, p. 39).

– Directive 2008/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières (JO L 319 du 29.11.2008, p. 59).

– Règlement (UE) n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004 (JO L 55 du 28.2.2011, p. 1).

Modalités d'application des redevances prévues à l'art. 8

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

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

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

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

Communauté européenne

(a)

(Papier cellulosique de couleur bleu clair Pantone 290, ou le plus proche possible de cette couleur, au format DIN A4, 100 g/m² ou plus)

(Première page de la licence)

(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

Signe distinctif de l'État membre¹⁶
qui délivre la licence

Dénomination de l'autorité ou de l'orga-
nisme compétent

Licence n° ...

ou

copie certifiée conforme n° ...

pour le transport international de marchandises par route pour compte d'autrui

La présente licence autorise¹⁷.....
.....
.....

à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui tels que définis dans le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route et conformément aux dispositions générales de la présente licence.

15 Nouvelle teneur selon l'art. 1 ch. 2 de la D n° 1/2015 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 16 déc. 2015, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO 2016 433).

16 Les signes distinctifs des Etats membres sont: (B) Belgique, (BG) Bulgarie, (CZ) République tchèque, (DK) Danemark, (D) Allemagne, (EST) Estonie, (IRL) Irlande, (GR) Grèce, (E) Espagne, (F) France, (HR) Croatie, (I) Italie, (CY) Chypre, (LV) Lettonie, (LT) Lituanie, (L) Luxembourg, (H) Hongrie, (MT) Malte, (NL) Pays-Bas, (A) Autriche, (PL) Pologne, (P) Portugal, (RO) Roumanie, (SLO) Slovénie, (SK) Slovaquie, (FIN) Finlande, (S) Suède, (UK) Royaume-Uni.

17 Nom ou raison sociale et adresse complète du transporteur.

Observations particulières:	
La présente licence est valable du	au
Délivrée à	le
.....18	

(b)
(Seconde page de la licence)
(Texte libellé dans la, les ou une des langues officielles de l'État membre qui délivre la licence)

Dispositions générales

La présente licence est délivrée en vertu du règlement (CE) n° 1072/2009.

Elle autorise son titulaire à effectuer, sur toutes les relations de trafic, pour les trajets effectués sur le territoire de la Communauté et, le cas échéant, dans les conditions qu'elle fixe, des transports internationaux de marchandises par route pour compte d'autrui:

- dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,
- au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers,
- entre pays tiers traversant en transit le territoire d'un ou plusieurs États membres,

ainsi que les déplacements à vide en relation avec ces transports.

Dans le cas d'un transport au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, la présente licence est valable pour le trajet effectué sur le territoire de la Communauté. Elle n'est valable dans l'État membre de chargement ou de déchargement qu'après la conclusion de l'accord nécessaire entre la Communauté et le pays tiers en question conformément au règlement (CE) n° 1072/2009.

Elle est personnelle et ne peut être transférée à un tiers.

18 Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme compétent qui délivre la licence.

Elle peut être retirée par l'autorité compétente de l'État membre qui l'a délivrée lorsque le titulaire a notamment:

- omis de respecter toutes les conditions auxquelles l'utilisation de la licence était soumise,
- fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance ou le renouvellement de la licence.

L'original de la licence doit être conservé par l'entreprise de transport.

Une copie certifiée conforme de la licence doit être conservée à bord du véhicule ¹⁹⁽⁴⁾. Elle doit, dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, accompagner le véhicule à moteur. Elle couvre l'ensemble des véhicules couplés même si la remorque ou la semi-remorque ne sont pas immatriculées ou admises à la circulation au nom du titulaire de la licence ou qu'elles sont immatriculées ou admises à la circulation dans un autre État.

La licence doit être présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.

Le titulaire est tenu de respecter sur le territoire de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

¹⁹ Par «véhicule», on entend un véhicule à moteur immatriculé dans un Etat membre ou un ensemble de véhicules couplés dont au moins le véhicule à moteur est immatriculé dans un Etat membre, destinés exclusivement au transport de marchandises.

Transports et déplacements à vide effectués en relation avec ces transports qui sont libérés de tout régime de licence et de toute autorisation de transport

1. Les transports postaux qui sont effectués dans le cadre d'un régime de service universel.
2. Les transports de véhicules endommagés ou en panne.
3. Les transports de marchandises par véhicule automobile dont la masse en charge autorisée, y compris celle des remorques, ne dépasse pas 3,5 tonnes.
4. Les transports de marchandises par véhicule automobile dans la mesure où les conditions suivantes sont remplies:
 - a) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou ont été vendues, achetées, données ou prises en location, produites, extraites, transformées ou réparées par elle;
 - b) le transport sert à amener les marchandises vers l'entreprise, à les expédier de cette entreprise, à les déplacer soit à l'intérieur de l'entreprise, soit pour ses propres besoins à l'extérieur de l'entreprise;
 - c) les véhicules automobiles utilisés pour ce transport sont conduits par le personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci conformément à une obligation contractuelle;
 - d) les véhicules transportant les marchandises appartiennent à l'entreprise ou ont été achetés par elle à crédit ou ont été loués à condition que, dans ce dernier cas, ils remplissent les conditions prévues par la directive 2006/1/CE²¹.

Cette disposition n'est pas applicable en cas d'utilisation d'un véhicule de rechange pendant une panne de courte durée du véhicule normalement utilisé;
 - e) le transport ne doit constituer qu'une activité accessoire dans le cadre de l'ensemble des activités de l'entreprise.
5. Les transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.

²⁰ Nouvelle teneur selon l'art. 1 ch. 3 de la D n° 1/2015 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 16 déc. 2015, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO 2016 433).

²¹ Directive 2006/1/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 relative à l'utilisation de véhicules loués sans chauffeur dans le transport de marchandises par route (version codifiée) (JO L 33 du 4.2.2006, p. 82).

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

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Allemagne	17.12.1953 ²³	01.02.1954	<i>Article 7</i> selon le droit national: trafic triangulaire proprement dit autorisé; trafic triangulaire improprement dit interdit.
Autriche	22.10.1958 ²⁴	04.04.1959	<i>Article 8</i> Les entrepreneurs ayant le droit d'effectuer des transports de marchandises sont autorisés à transporter, au moyen de véhicules immatriculés dans l'un des États contractants: a. Des marchandises à destination ou en provenance d'un des États. Trafic triangulaire proprement dit autorisé; trafic triangulaire improprement dit interdit.
Belgique	25.02.1975 ²⁵	24.07.1975	<i>Article 4, chiffre 1, lettre b</i> Trafic triangulaire proprement dit autorisé; trafic triangulaire improprement dit interdit.
Bulgarie	30.05.1974 ²⁶	03.10.1974	<i>Article 4, paragraphe 1 chiffre b et article 4, paragraphe 2</i> Trafic triangulaire proprement dit autorisé; autorisations contingentées pour le trafic triangulaire improprement dit.
Croatie	30.06.1995 ²⁷	17.05.1996	<i>Article 4, chiffre b</i> Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Danemark	27.08.1981 ²⁸	25.03.1982	<i>Article 4, chiffre 2</i> Les transports au départ d'un pays tiers à destination de l'autre Partie contractante ou au départ de l'autre Partie contractante à destination d'un pays tiers sont soumis à autorisation délivrée au cas par cas par l'autre Partie contractante.

²² Nouvelle teneur selon l'art. 2 de la D n° 1/2024 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 13 déc. 2024, en vigueur pour la Suisse depuis le 13 déc. 2024 (RO 2025 36).

²³ RS 0.741.619.136

²⁴ RS 0.741.619.163

²⁵ RS 0.741.619.172

²⁶ RS 0.741.619.214

²⁷ RS 0.741.619.291

²⁸ RS 0.741.619.314

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Espagne	23.01.1963 ²⁹	21.08.1963	<i>Protocole du 29 octobre 1971</i> Transport triangulaire proprement dit admis; transport triangulaire improprement dit interdit.
Estonie	25.06.1997 ³⁰	27.08.1997	<i>Article 4, chiffre b</i> Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Finlande	16.01.1980 ³¹	28.05.1981	<i>Article 6, chiffre 2, et Procès-verbal</i> de la réunion de la Commission mixte helvético- finlandaise des 23 et 24 mai 1989 ad point 2.2: trafics triangulaires proprement dit et improprement dit admis moyennant autori- sation.
France	20.11.1951 ³²	01.04.1952	Selon le droit national. <i>Transporteurs suisses</i> : transports triangu- laires proprement dit et improprement dit interdits en France. <i>Transporteurs français</i> : transports triangu- laires proprement dit et improprement dit autorisés en Suisse.
Grèce	08.08.1970 ³³	06.09.1971	<i>Article 3 et Procès-verbal</i> de la réunion de la Commission mixte helvético-grecque qui s'est réunie du 11 au 13 décembre 1972 = transports triangulaires proprement dit et improprement dit admis (autorisations spéciales contingentées).
Hongrie	16.01.1980 ³⁴	24.08.1980	<i>Article 4, paragraphe 3, chiffre c</i> Autorisations contingentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangu- laire improprement dit est interdit.
Italie	—	—	Procès verbal de la réunion de la Commission mixte Suisse-Italie du 14 juin 1993 <i>Transporteurs suisses</i> : autorisations contin- gentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangulaire improprement dit est interdit. <i>Transporteurs italiens</i> : transport triangulaire proprement dit admis sans autorisation. Auto- risations contingentées pour le trafic triangu- laire improprement dit.

²⁹ RS 0.741.619.332

³⁰ RS 0.741.619.334

³¹ RS 0.741.619.345

³² RS 0.741.619.349.1

³³ RS 0.741.619.372

³⁴ RS 0.741.619.418

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Irlande	—	—	Selon le droit national. <i>Transporteurs suisses:</i> Transports triangulaires proprement dit et improprement dit interdits sauf autorisation délivrée par les autorités irlandaises. <i>Transporteurs irlandais:</i> Transports triangulaires proprement dit et improprement dit admis en trafic avec la Suisse.
Lettonie	28.04.1998 ³⁵	13.12.1998	<i>Article 4, chiffre b</i> Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Lituanie	26.05.1998 ³⁶	15.01.2000	<i>Article 4, chiffre b</i> Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Luxembourg	17.05.1972 ³⁷	01.06.1972	L'accord ne s'applique qu'au transport de voyageurs. Aucun arrangement n'a été convenu en ce qui concerne le transport de marchandises. Transports triangulaires admis selon le droit national. (Application du principe de la réciprocité). Transports triangulaires proprement dit et improprement dit admis.
Pays-Bas	20.05.1952 ³⁸	15.06.1952	L'accord ne s'applique qu'au transport de voyageurs. Aucun arrangement n'a été convenu en ce qui concerne le transport de marchandises. Transports triangulaires admis selon le droit national. (Application du principe de la réciprocité). Transports triangulaires proprement dit et improprement dit admis.
Pologne	31.01.1971 ³⁹	13.09.1977	<i>Article 4, paragraphe 1, chiffre b</i> Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Portugal	28.06.1973 ⁴⁰	01.01.1974	Transports triangulaires proprement dit et improprement dit libéralisés en vertu de la décision prise par la réunion de la Commission mixte helvético-portugaise du 6 juin 1996.
République tchèque	17.12.1975 ⁴¹	15.01.1976	<i>Article 4, paragraphe 2</i> Autorisations contingentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangulaire improprement dit est interdit.

³⁵ RS 0.741.619.487

³⁶ RS 0.741.619.516

³⁷ RS 0.741.619.518

³⁸ RS 0.741.619.636

³⁹ RS 0.741.619.649

⁴⁰ RS 0.741.619.654

⁴¹ RS 0.741.619.741

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Roumanie	02.09.1977 ⁴²	30.03.1978	<i>Article 5</i> Autorisations contingentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangulaire improprement dit est interdit.
Slovaquie	13.11.1997 ⁴³	26.01.1998	<i>Article 4, chiffre b</i> Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Slovénie	15.10.1998 ⁴⁴	06.07.1999	<i>Article 4, chiffre b</i> Transports triangulaires proprement dit et improprement dit autorisé.
Suède	12.12.1973 ⁴⁵	22.04.1974	<i>Article 4, chiffres 1 et 2</i> Transports triangulaires admis moyennant autorisation spéciale contingentée.

Trafic triangulaire proprement dit = lorsque le véhicule transite, selon l'itinéraire normal, le pays dans lequel il est immatriculé. P. ex. véhicule suisse effectuant un transport d'Allemagne en Italie en transit par la Suisse.

Trafic triangulaire improprement dit = lorsque le véhicule ne transite pas le pays dans lequel il est immatriculé. P. ex. un véhicule suisse effectuant un transport d'Allemagne en Italie en transit par l'Autriche.

⁴² RS 0.741.619.663

⁴³ RS 0.741.619.690

⁴⁴ RS 0.741.619.691

⁴⁵ RS 0.741.619.714

Exemptions à la limite de poids et à l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche

I. Exemption à la limite de poids pendant la période se terminant le 31 décembre 2004

Pour des courses en provenance de l'étranger à destination de la zone suisse proche de la frontière⁴⁶ (et inversement), des exceptions sont autorisées, sans émolument, pour des marchandises quelconques jusqu'à un poids total de 40 t et pour le transport de conteneurs ISO de 40 pieds en trafic combiné, jusqu'à concurrence de 44 t. Pour des raisons de construction de routes, certains bureaux de douane appliquent des poids inférieurs.

II. Autres exemptions à la limite de poids

Pour des courses en provenance de l'étranger à destination d'un lieu situé au-delà de la zone suisse proche de la frontière⁴⁷ (et inversement) et pour le transit à travers la Suisse, un poids total effectif en charge supérieur au poids maximal autorisé en Suisse peut aussi être autorisé, pour les transports non visés à l'art. 8:

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

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

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

- a) *sans autorisation spéciale*:
 - les courses effectuées pour assurer les premiers secours en cas de catastrophe,

⁴⁶ La zone proche de la frontière est définie dans l'annexe 4 au compte rendu de la 5^e réunion du Comité mixte institué dans le cadre de l'accord de 1992, tenue à Bruxelles le 2 avril 1998. En règle générale, il s'agit d'une zone ayant un rayon de 10 km mesuré à partir du bureau de douane.

⁴⁷ La zone proche de la frontière est définie dans l'annexe 4 au compte rendu de la 5^e réunion du Comité mixte institué dans le cadre de l'accord de 1992, tenue à Bruxelles le 2 avril 1998. En règle générale, il s'agit d'une zone ayant un rayon de 10 km mesuré à partir du bureau de douane.

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

b) *avec autorisation spéciale:*

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

- de produits agricoles périssables (par exemple des baies, des fruits ou légumes, des plantes (fleurs coupées incluses) ou des jus de fruits fraîchement pressés) pendant toute l'année calendrier,
- des porcs d'abattage et de la volaille d'abattage,
- du lait frais et des produits laitiers périssables,
- du matériel de cirque, des instruments de musique d'un orchestre, des décors de théâtre, etc.,
- des quotidiens comprenant une partie rédactionnelle et des envois postaux dans le cadre du mandat légal de prestations.

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

Transport international de passagers en autocar et autobus

Art. 1 Définitions

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

1. *Services réguliers*

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

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

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

Les services réguliers spécialisés comprennent notamment:

- a) le transport «domicile-travail» des travailleurs;
- b) le transport «domicile-établissement» d'enseignement des scolaires et étudiants.

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

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

2. *Services occasionnels*

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

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

⁴⁸ Nouvelle teneur selon l'art. 1 ch. 4 de la D n° 1/2015 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse du 16 déc. 2015, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} janv. 2016 (RO 2016 433).

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

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

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

3. *Transport pour compte propre*

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

- l'activité de transport ne constitue qu'une activité accessoire pour cette personne physique ou morale;
- les véhicules utilisés sont la propriété de cette personne physique ou morale, ou ont été achetés à tempérament par elle, ou ont fait l'objet d'un contrat de location à long terme, et sont conduits par un membre du personnel de cette personne physique ou morale ou par la personne physique elle-même, ou encore par du personnel employé par l'entreprise ou mis à la disposition de celle-ci en vertu d'une obligation contractuelle.

Section I Services réguliers soumis à autorisation

Art. 2 Nature de l'autorisation

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

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

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

3. L'autorisation détermine:

- a) le type de service;
- b) l'itinéraire du service, notamment les points de départ et d'arrivée;
- c) la durée de validité de l'autorisation;
- d) les arrêts et les horaires.

4. L'autorisation doit être conforme au modèle établi par le règlement (UE) n° 361/2014⁴⁹.

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

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

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

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

Art. 3 Introduction des demandes d'autorisation

1. L'introduction des demandes d'autorisation par des opérateurs de l'Union européenne est effectuée en conformité avec les dispositions de l'art. 7 du règlement (CE) n° 1073/2009⁵⁰ et l'introduction des demandes d'autorisation par des opérateurs suisses est effectuée en conformité avec les dispositions du chapitre 3 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV)⁵¹. Pour les services exonérés d'autorisation en Suisse mais soumis à autorisation dans l'Union européenne, l'introduction des demandes d'autorisation par les opérateurs suisses sera effectuée auprès des autorités compétentes suisses si le point de départ de ces services se trouve en Suisse.

2. Les demandes doivent être conformes au modèle établi par le règlement (UE) n° 361/2014.

3. Le demandeur fournit, à l'appui de sa demande d'autorisation, tout renseignement complémentaire qu'il juge utile ou qui lui est demandé par l'autorité délivrante, et notamment un schéma de conduite permettant de contrôler le respect de la réglementation relative aux temps de conduite et de repos ainsi qu'une copie de la licence

⁴⁹ Règlement (UE) n° 361/2014 de la Commission du 9 avril 2014 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les documents relatifs aux transports internationaux de voyageurs effectués par autocar et autobus, et abrogeant le règlement (CE) n° 2121/98 de la Commission (JO L 107 du 10.4.2014, p. 39).

⁵⁰ Règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 88), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 517/2013 du Conseil du 13 mai 2013 (JO L 158 du 10.6.2013, p. 1).

⁵¹ RS 745.11

communautaire pour le transport international de voyageurs par route pour compte d'autrui pour les transporteurs de l'Union européenne ou d'une licence similaire suisse pour les transporteurs suisses délivrée à l'exploitant du service régulier.

Art. 4 Procédure d'autorisation

1. L'autorisation est délivrée en accord avec les autorités compétentes des Parties contractantes sur le territoire desquelles des voyageurs sont pris en charge ou déposés. L'autorité délivrante fournit à ces dernières – ainsi qu'aux autorités compétentes des États membres de l'Union européenne dont le territoire est traversé sans prise en charge ni dépose de voyageurs – en même temps que son appréciation, une copie de la demande et de tous autres documents utiles.

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

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

4. L'autorisation est accordée à moins que:

- a) le demandeur ne soit pas en mesure d'exécuter le service faisant l'objet de la demande avec du matériel dont il a la disposition directe;
- b) le demandeur n'ait pas, dans le passé, respecté les réglementations nationales ou internationales en matière de transports routiers, en particulier les conditions et prescriptions relatives aux autorisations de services de transports internationaux de voyageurs, ou ait commis de graves infractions aux réglementations en matière de transports routiers, notamment en ce qui concerne les normes applicables aux véhicules et les temps de conduite et de repos des conducteurs;
- c) dans le cas d'une demande de renouvellement d'autorisation, les conditions de l'autorisation n'aient pas été respectées;
- d) l'autorité compétente d'une Partie contractante ne décide, sur la base d'une analyse détaillée, que le service concerné affecterait sérieusement, sur les tronçons directs concernés, la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit en vigueur de la Partie contractante. Dans ce cas, l'autorité compétente établit des critères non discriminatoires permettant de déterminer si le service qui fait l'objet de la demande affecterait sérieusement la viabilité du service comparable susvisé et les communique au Comité mixte à la demande de celui-ci;

- e) l'autorité compétente d'une Partie contractante ne décide, sur la base d'une analyse détaillée, que la finalité principale du service n'est pas de transporter des voyageurs entre des arrêts situés dans les Parties contractantes.

Dans le cas où un service international par autocars et autobus existant affecte sérieusement, sur les tronçons directs concernés, la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit de la Partie contractante à la suite de circonstances exceptionnelles impossibles à prévoir lorsque l'autorisation a été accordée, l'autorité compétente d'une Partie contractante peut, avec l'accord du Comité mixte, suspendre ou retirer l'autorisation d'exploiter le service international d'autobus et d'autocars après avoir donné un préavis de six mois au transporteur.

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

5. L'autorité délivrante ne peut rejeter les demandes que pour des raisons compatibles avec le présent Accord.
6. Si la procédure de formation de l'accord visé au par. 1 n'aboutit pas, le Comité mixte peut être saisi.
7. Le Comité mixte, prend, dans les meilleurs délais, une décision qui prend effet dans un délai de trente jours après notification à la Suisse et aux États membres de l'Union européenne intéressés.
8. Une fois accomplie la procédure prévue au présent article, l'autorité délivrante en informe toutes les autorités visées au par. 1 et leur envoie, les cas échéant, une copie de l'autorisation.

Art. 5 Délivrance et renouvellement de l'autorisation

1. Au terme de la procédure visée à l'art. 4 de la présente annexe, l'autorité délivrante accorde l'autorisation ou rejette formellement la demande.
2. Le rejet d'une demande doit être motivé. Les Parties contractantes garantissent aux transporteurs la possibilité de faire valoir leurs intérêts en cas de rejet de leur demande.
3. L'art. 4 de la présente annexe s'applique, *mutatis mutandis*, aux demandes de renouvellement d'une autorisation ou de modification des conditions dans lesquelles les services soumis à autorisation doivent être effectués.

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

Art. 6 Caducité de l'autorisation

La procédure à suivre en matière de caducité de l'autorisation est conforme aux dispositions de l'art. 10 du règlement (CE) n° 1073/2009 et de l'art. 46 de l'OTV.

Art. 7 Obligations des transporteurs

1. Sauf cas de force majeure, l'exploitant d'un service régulier est tenu de prendre, jusqu'à l'échéance de l'autorisation, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant aux normes de continuité, de régularité et de capacité ainsi qu'aux autres conditions fixées par l'autorité compétente conformément à l'art. 2, par. 3 de la présente annexe.
2. Le transporteur est tenu de publier l'itinéraire du service, les arrêts, les horaires, les tarifs et les autres conditions d'exploitation, de façon à ce que ces informations soient facilement accessibles à tous les usagers.
3. La Suisse et les États membres de l'Union européenne concernés ont la faculté d'apporter, d'un commun accord et en accord avec le titulaire de l'autorisation, des modifications aux conditions d'exploitation d'un service régulier.

Section II:
Services occasionnels et autres services exemptés d'autorisation**Art. 8** Document de contrôle

1. Les services visés à l'art. 18, par. 1, de l'accord sont exécutés sous le couvert d'un document de contrôle (feuille de route).
2. Les transporteurs effectuant des services occasionnels doivent remplir la feuille de route avant chaque voyage.
3. Les carnets de feuilles de route sont délivrés par les autorités compétentes de la Suisse et de l'État membre de l'Union européenne dans lequel le transporteur est établi ou par des organismes désignés par elles.
4. Le modèle du document de contrôle ainsi que les modalités de son utilisation sont déterminés par le règlement (UE) n° 361/2014.
5. Dans le cas des services visés à l'art. 18, par. 2, de l'accord le contrat ou une copie certifiée conforme du contrat tient lieu de document de contrôle.

Art. 9 Attestation

L'attestation prévue à l'art. 18, par. 6 de l'accord est délivrée par l'autorité compétente de la Suisse ou de l'État membre de l'Union européenne où le véhicule est immatriculé.

Elle est conforme au modèle fixé par le règlement (UE) n° 361/2014.

Section III: Contrôles et sanctions

Art. 10 Titres de transport

1. Les transporteurs exploitant un service régulier, à l'exclusion des services réguliers spécialisés, délivrent un titre de transport, individuel ou collectif, indiquant:

- les points de départ et d'arrivée et, le cas échéant, le retour;
- la durée de validité du titre de transport;
- le tarif du transport.

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

Art. 11 Contrôles sur route et dans les entreprises

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

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

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

Art. 12 Assistance mutuelle et sanctions

1. Les autorités compétentes des Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance pour assurer l'application et le contrôle des dispositions prévues dans la présente annexe. Ils procèdent à des échanges d'informations par l'intermédiaire des points de contact nationaux mis en place conformément à l'art. 18 du règlement (CE) n° 1071/2009⁵².

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

- a) ne remplit plus les conditions prévues à l'art. 17, par. 1, de l'accord, ou

⁵² Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) n° 517/2013 du Conseil du 13 mai 2013 (JO L 158 du 10.6.2013, p. 1).

- b) a fourni des informations inexactes au sujet de données qui étaient nécessaires pour la délivrance de la licence communautaire pour les transporteurs de l'Union européenne ou de la licence similaire suisse pour les transporteurs suisses.

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

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

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

Les autorités compétentes de la Partie contractante d'établissement indiquent aux autorités compétentes de la Partie contractante sur le territoire duquel les infractions ont été constatées, dans les meilleurs délais et au plus tard six semaines à partir de la décision définitive prise sur la question, si des sanctions prévues ci-dessus ont été infligées. Si ces sanctions ne sont pas infligées, les autorités compétentes de la Partie contractante d'établissement en indiquent les raisons.

5. Lorsque les autorités compétentes d'une Partie contractante ont connaissance d'une infraction grave à la présente annexe ou à la législation dans le domaine des transports par route imputable à un transporteur non résident, la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'infraction a été constatée transmet aux autorités compétentes de la Partie contractante d'établissement du transporteur, dans les meilleurs délais et au plus tard six semaines à partir de leur décision définitive, les informations suivantes:

- a) une description de l'infraction ainsi que la date et l'heure auxquelles elle a été commise;
- b) la catégorie, le type et la gravité de l'infraction; et
- c) les sanctions infligées et les sanctions exécutées.

Les autorités compétentes de la Partie contractantes d'accueil peuvent demander aux autorités compétentes de la Partie contractante d'établissement de prendre des sanctions administratives conformément au par. 4.

6. Les Parties contractantes garantissent que les transporteurs ont un droit de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet en application du présent article.

Art. 13 Inscriptions aux registres électroniques nationaux

Les Parties contractantes font en sorte que les infractions graves à la législation dans le domaine des transports par route qui sont imputables à des transporteurs établis sur leur territoire et qui ont donné lieu à l'application d'une sanction par les autorités compétentes d'un État membre de l'Union européenne ou de la Suisse, ainsi que les retraits temporaires ou définitifs de la licence communautaire pour les transporteurs de l'Union européenne ou de la licence similaire suisse pour les transporteurs suisses ou de la copie conforme de la licence communautaire ou de la licence similaire suisse soient consignés dans le registre électronique national des entreprises de transport par route. Les inscriptions au registre qui portent sur le retrait temporaire ou définitif d'une licence communautaire pour les transporteurs de l'Union européenne ou d'une licence similaire suisse pour les transporteurs suisses sont conservées dans la base de données pendant deux ans au minimum à compter de la date d'expiration du retrait en cas de retrait temporaire, ou à compter de la date du retrait en cas de retrait définitif.

Inventaire des dispositions contenues dans les accords bilatéraux routiers conclus par la Suisse avec les différents États membres de la Communauté relatives à l’octroi des autorisations au transport de voyageurs en trafic triangulaire

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Allemagne	17.12.1953 ⁵⁴	01.02.1954	<i>Articles 4 et 5</i> – selon le droit national – respect de la réciprocité
Autriche	22.10.1958 ⁵⁵	04.04.1959	<i>Article 6</i> – selon le droit national – respect de la réciprocité
Belgique	25.02.1975 ⁵⁶	24.07.1975	<i>Article 3</i> – selon le droit national
Bulgarie	30.05.1974 ⁵⁷	03.10.1974	<i>Article 3, paragraphe 2</i> – selon le droit national
Croatie	30.06.1995 ⁵⁸	17.05.1996	<i>Article 3, paragraphe 4</i> – selon le droit national
Danemark	27.08.1981 ⁵⁹	25.03.1982	<i>Articles 3 et 5</i> – selon le droit national
Espagne	23.01.1963 ⁶⁰	21.08.1963	<i>Articles 2 et 3</i> – autorisation expresse de l’autre Partie contractante – d’un commun accord (réciprocité)
Estonie	25.06.1997 ⁶¹	27.08.1997	<i>Article 3 paragraphe 4</i> – selon le droit national – respect de la réciprocité
Finlande	16.01.1980 ⁶²	28.05.1981	<i>Article 3</i> – selon le droit national
France	20.11.1951 ⁶³	01.04.1952	<i>Chapitre II</i> – d’un commun accord – respect de la réciprocité
Grèce	08.08.1970 ⁶⁴	06.09.1971	<i>Article 2</i> – d’un commun accord (réciprocité)

53 Nouvelle teneur selon l’art. 3 de la D n° 1/2024 du Comité des transports terrestres Com-munauté/Suisse du 13 déc. 2024, en vigueur pour la Suisse depuis le 13 déc. 2024 (RO 2025 36).

54 RS 0.741.619.136

55 RS 0.741.619.163

56 RS 0.741.619.172

57 RS 0.741.619.214

58 RS 0.741.619.291

59 RS 0.741.619.314

60 RS 0.741.619.332

61 RS 0.741.619.334

62 RS 0.741.619.345

63 RS 0.741.619.349.1

64 RS 0.741.619.372

Pays	Accord signé le	Entrée en vigueur le	Conditions
Hongrie	16.01.1980 ⁶⁵	24.08.1980	<i>Protocole à l'accord, chiffre 1, paragraphe 1</i> – autorisation expresse de l'autre Partie contractante
Italie	–	–	Selon le droit national (pas d'accord bilatéral)
Irlande	–	–	Selon le droit national (pas d'accord bilatéral)
Lettonie	28.04.1998 ⁶⁶	13.12.1998	<i>Article 3 paragraphe 4</i> – selon le droit national – respect de la réciprocité
Lituanie	26.05.1998 ⁶⁷	15.01.2000	<i>Article 3 paragraphe 4</i> – selon le droit national – respect de la réciprocité
Luxembourg	17.05.1972 ⁶⁸	01.06.1972	<i>Article 3</i> – selon le droit national
Pays-Bas	20.05.1952 ⁶⁹	15.06.1952	<i>Paragraphe 2, chiffre 2</i> – selon le droit national
Pologne	31.01.1971 ⁷⁰	13.09.1977	<i>Article 3, paragraphe 2</i> – selon le droit national
Portugal	28.06.1973 ⁷¹	01.01.1974	<i>Protocole à l'accord, chiffres 5 et 6</i> – entente réciproque – réciprocité
République tchèque	17.12.1975 ⁷²	15.01.1976	<i>Article 3, paragraphe 3</i> – selon le droit national
Roumanie	02.09.1977 ⁷³	30.03.1978	<i>Article 5</i> Autorisations contingentées pour le trafic triangulaire proprement dit. Le trafic triangulaire improprement dit est interdit.
Slovaquie	13.11.1997 ⁷⁴	26.01.1998	<i>Article 3 paragraphe 4</i> – selon le droit national – respect de la réciprocité
Slovénie	15.10.1998 ⁷⁵	06.07.1999	<i>Article 3, paragraphe 3</i> – selon le droit national
Suède	12.12.1973 ⁷⁶	22.04.1974	<i>Article 3</i> – selon le droit national

⁶⁵ RS 0.741.619.418

⁶⁶ RS 0.741.619.487

⁶⁷ RS 0.741.619.516

⁶⁸ RS 0.741.619.518

⁶⁹ RS 0.741.619.636

⁷⁰ RS 0.741.619.649

⁷¹ RS 0.741.619.654

⁷² RS 0.741.619.741

⁷³ RS 0.741.619.663

⁷⁴ RS 0.741.619.690

⁷⁵ RS 0.741.619.691

⁷⁶ RS 0.741.619.714

Annexe relative à la qualité des services de transport ferroviaire et combiné

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

1. Le prix moyen du transport ferroviaire ou combiné à travers la Suisse n'est pas supérieur aux coûts pour un véhicule de 40 t PMA sur un trajet de 300 km traversant la chaîne alpine. En particulier, le prix moyen appliqué pour le transport combiné accompagné («route roulante») n'est pas supérieur aux coûts de la route (redevances routières et coûts variables).
2. La Suisse a pris les mesures pour renforcer la compétitivité du transport combiné et du transport ferroviaire de marchandises à travers la Suisse.
3. Les paramètres utilisés pour évaluer la compétitivité du transport ferroviaire de marchandises et du transport combiné comprennent au minimum:
 - l'adéquation des horaires et de la vitesse avec les besoins des utilisateurs;
 - le niveau de responsabilité et de garantie assuré sur le service;
 - la satisfaction des engagements de qualité du service et les compensations pour les utilisateurs en cas de non-respect de ces engagements par les opérateurs suisses;
 - les conditions de réservation.

Modalités d'application des redevances prévues à l'art. 40

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

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

Acte final

Les plénipotentiaires de la Confédération suisse

et

de la Communauté européenne,

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

Déclaration commune relative à l'art. 38, par. 6,

Déclaration commune relative à de futures négociations additionnelles,

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

Déclaration relative à la participation de la Suisse aux comités,

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

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

Déclaration de la Suisse relative à l'art. 40, par. 4,

Déclaration de la Suisse relative à la facilitation des procédures douanières (art. 43, par. 1).

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

Pour la Confédération suisse:

Pascal Couchepin

Joseph Deiss

Pour la Communauté européenne:

Joschka Fischer

Hans van den Broek

Déclaration commune relative à l'art. 38, par. 6

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

Déclaration commune relative à de futures négociations additionnelles

La Communauté européenne et la Confédération suisse déclarent leur intention d'engager des négociations en vue de conclure des accords dans les domaines d'intérêt commun tels que la mise à jour du Protocole 2⁷⁷ de l'Accord de libre-échange de 1972, la participation suisse à certains programmes communautaires pour la formation, la jeunesse, les médias, les statistiques et l'environnement. Ces négociations devraient être préparées rapidement après la conclusion des négociations bilatérales actuelles.

Déclaration relative à la participation de la Suisse aux comités

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

- Comités de programmes pour la recherche; y compris comité de recherche scientifique et technique (CREST)
- Commission administrative pour la sécurité sociale des travailleurs migrants
- Groupe de coordination sur la reconnaissance mutuelle des diplômes d'enseignement supérieur
- Comités consultatifs sur les routes aériennes et pour l'application des règles de la concurrence dans le domaine des transports aériens.

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

En ce qui concerne les autres comités traitant des domaines couverts par les présents accords et pour lesquels la Suisse, soit a repris l'acquis communautaire, soit l'applique par équivalence, la Commission consultera les experts de la Suisse selon la formule de l'art. 100 de l'accord EEE⁷⁸.

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

La Suisse déclare qu'au maximum 50 % des contingents prévus à l'art. 8 de l'accord pour des véhicules suisses d'un poids total effectif en charge ne dépassant pas 40 t sera utilisé pour effectuer des transports d'importation, d'exportation et de transit.

⁷⁷ RS 0.632.401.2

⁷⁸ FF 1992 IV 655

Déclaration de la CE relative à l'utilisation des contingents (40 t)

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

Déclaration de la Suisse relative à l'art. 40, par. 4

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

Déclaration de la Suisse relative à la facilitation des procédures douanières (art. 43, par. 1)

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

- assurer, en coopération avec les bureaux de douane des pays frontaliers, que les horaires d'ouverture de ceux-ci aux principaux points de passage routiers aux frontières soient suffisamment longs pour permettre aux poids lourds de commencer leur voyage à travers la Suisse dès que l'interdiction de circuler la nuit est levée ou de continuer leur voyage jusqu'à ce que cette interdiction entre en vigueur. S'il y a lieu, un supplément correspondant au surcoût peut être perçu à cet effet. Ce supplément ne doit toutefois pas excéder 8 CHF;
- assurer, d'ici au 1^{er} janvier 2000, et maintenir par la suite, en coopération avec les autorités douanières des pays frontaliers, un temps de dédouanement pour les poids lourds de 30 minutes lors de chaque passage entre la Suisse et l'Union (mesuré à partir de l'entrée au premier poste de douane jusqu'à la sortie du second).

