



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 5 de marzo de 2018  
(OR. en)

6326/97  
DCL 1

TRANS 37  
AER 17  
AELE 12

## DESCLASIFICACIÓN

---

Documento: 6326/97 RESTEINT

Fecha: 28 de febrero de 1997

Nueva  
clasificación: Público

---

Asunto: Negociaciones entre la Comunidad Europea y Suiza en el ámbito de los transportes por carretera y aéreo

---

Adjunto se remite a las Delegaciones la versión desclasificada del documento de referencia.

El texto del documento es idéntico al de la versión anterior.

6326/97

RESTREINT

TRANS 37  
AER 17  
AELE 12

**NOTA**

---

de la: Secretaría General

a: las Delegaciones

---

nº doc. prec.: 5824/95 TRANS 39 AER 13 AELE 14 + COR 1 **RESTREINT**  
6060/97 TRANS 22 AER 13 AELE 11 **RESTREINT**

---

Asunto: Negociaciones entre la Comunidad Europea y Suiza en el ámbito de los transportes por carretera y aéreo

---

**I. INTRODUCCIÓN**

1. En su sesión de los días 12 y 13 de diciembre de 1996, el Consejo de Transportes llegó a las conclusiones que figuran en el doc. 12928/96 TRANS 177 AER 50 AELE 45 + COR 1 (ES) RESTREINT. El Consejo concluyó, en particular, que *"deberían fijarse unas condiciones generales comparables, incluidas las cargas, tanto en la Comunidad como en Suiza; uno de los objetivos sería evitar la desviación del tráfico en las regiones alpinas"*.
2. El 22 de enero de 1997, la Comisión y la Delegación suiza mantuvieron una sesión de negociación <sup>(1)</sup>.

---

(1) Véase el documento de trabajo TRANS/97/8 de 27 de enero de 1997.

3. En sus reuniones del 28 de enero y 12 de febrero de 1997, el Comité especial establecido por el mandato (de hecho el Grupo de trabajo) estudió las principales cuestiones motivo de divergencias entre la posición comunitaria y la de Suiza basándose en un documento de trabajo presentado por los servicios de la Comisión (doc. 5828/97 TRANS 16 AER 10 AELE 8 RESTREINT).

Además, el 12 de febrero el Grupo escuchó un informe de la Comisión sobre la reunión informal Comisión/Suiza del 7 de febrero de 1997.

## II. PRINCIPALES CUESTIONES PENDIENTES

En las reuniones de los días 28 de enero y 12 de febrero de 1997, las Delegaciones dieron a conocer sus posiciones, en particular sobre las siguientes cuestiones:

### A. CAPÍTULO TERRESTRE

#### 1. Acceso al mercado

Conviene recordar que, en sus conclusiones de los días 12 y 13 de diciembre de 1996, *"el Consejo pidió a la Comisión que en sus negociaciones con Suiza intentara lograr el acceso de los camiones de 40 toneladas a los centros industriales y garantizar acuerdos de tránsito para dichos camiones"*.

El Representante de la Comisión sugirió la posibilidad de establecer un contingente mixto para el acceso inmediato de los camiones comunitarios de 40 toneladas y para el tránsito a través de Suiza.

Dicho contingente debería ser aplicable en cuanto se firme el acuerdo, y sería muy superior al volumen de autorizaciones actualmente vigente, es decir, 30.000 trayectos. Además, ese contingente no iría acompañado de ninguna condición, a diferencia del actual sistema de "exceso" establecido en el Anexo 6 del Acuerdo entre la CEE y la Confederación suiza sobre el transporte de mercancías por ferrocarril y por carretera firmado el 2 de mayo de 1992 <sup>(2)</sup>.

---

(2) DO n° L 373 de 21.12.1992, p. 26.

En contrapartida, Suiza aplicaría una tasa fijada a un nivel que no diera lugar a desvíos de tráfico y que no fuera discriminatoria.

Las Delegaciones acogieron en general favorablemente la idea de establecer un contingente.

Algunas Delegaciones, sin embargo, (E, I, GR, P, A) expresaron dudas sobre la conveniencia de introducir un contingente mixto, dado que presenta dificultades de distribución entre el tránsito y el acceso y entre los Estados miembros.

E, I y GR, en particular, indicaron que es necesario conocer el volumen de camiones comunitarios que Suiza está realmente dispuesta a autorizar en su mercado.

Además, dichas Delegaciones recordaron que los resultados de las negociaciones no deberían agravar la situación actual, en que los camiones de 28 toneladas tienen acceso y tránsito libres en Suiza.

Por otra parte, Suiza pidió el derecho de cabotaje entre los Estados miembros ("gran cabotaje") en el transporte de mercancías, derecho que no está incluido en el mandato de negociación.

## 2. Parámetros de calidad y de precio aplicables a los servicios ferroviarios en Suiza

La Delegación alemana, apoyada por la Delegación italiana, se opuso a la inclusión en el acuerdo de dichos parámetros por las siguientes razones:

- es muy difícil prever la evolución del mercado después de 2005,
- el objetivo comunitario es conseguir que Suiza siga una política ferroviaria no subvencionada y centrada en un mercado abierto (como lo preconiza la Directiva 91/440/CEE),
- es una equivocación inmiscuirse en la política de las compañías ferroviarias, so pena de quitarles responsabilidad.

Las Delegaciones francesa, portuguesa, austriaca y del Reino Unido, así como la Comisión, subrayaron, en cambio, la necesidad de dar un mínimo de marco a la oferta y de incluir tales parámetros para poder establecer las cláusulas de salvaguardia y evaluar los posibles desvíos de tráfico.

### 3. Cláusulas de salvaguardia

En lo referente a estas cláusulas, el debate confirmó la necesidad de diferenciar las medidas que habrá que adoptar, en función de dos situaciones distintas: una, que una de las partes incumpla sus obligaciones en virtud del Acuerdo (por ej., que la oferta ferroviaria suiza no fuera adecuada), y otra que, a pesar de una aplicación correcta del Acuerdo, una de las partes se vea sometida a una situación intolerable (como, por ejemplo, un aumento imprevisto de tráfico).

Por lo que respecta a la primera situación, varias Delegaciones consideraron que no sería adecuada una cláusula de salvaguardia, y que habría más bien que tomar una decisión política sobre las medidas que se habrían de adoptar.

En lo que se refiere a las situaciones imprevistas, varias Delegaciones opinan que es el Comité mixto del Acuerdo el que debería evaluar la situación, en lugar de apelar a una cláusula de salvaguardia automática. No obstante, la Comisión y varias Delegaciones consideraron que convendría delimitar las competencias de dicho Comité mixto según unos criterios objetivos, por ejemplo mediante un texto análogo al del artículo 18 del Acuerdo de Tránsito.

### 4. Limites máximos de tarificación vial

El representante de Suiza indicó, en su sesión de negociaciones del 22 de enero de 1997, que su país tiene previsto que, en el año 2005, atravesar Suiza (Basilea-Chiaso) le costará a un camión de 40 toneladas un importe máximo de 600 FS (unos 375 ecus) <sup>(3)</sup>.

---

(3) En el doc. de trabajo TRANS/97/8 de 27 de enero de 1997 figura una explicación más detallada de la oferta suiza.

En la reunión informal celebrada en Amsterdam los días 31 de enero y 1 de febrero de 1997, los Ministros de Transportes rechazaron unánimemente la tarifa indicada por Suiza.

La Comisión sugirió que una cantidad de aproximadamente un tercio de lo propuesto podría constituir una buena base de negociación.

## **B. CAPÍTULO AÉREO**

Por lo que respecta al capítulo relativo a los transportes aéreos, Suiza parece dispuesta a aceptar el principio interinstitucional de "pilar único". No obstante, Suiza insiste en el acceso no sólo al tráfico bilateral entre Suiza y la Comunidad, sino también, gradualmente, al tráfico entre los Estados miembros. Ahora bien, la celebración de un acuerdo basado en tal concesión rebasaría el marco fijado en las directrices de negociación.

\*

\* \*

En su reunión del 26 de febrero de 1997, el Comité de Representantes Permanentes tomó nota de un informe oral de la Comisión previo al que le presentará con ocasión del próximo Consejo.

En su informe, la Comisión expuso los principales puntos que se debatieron en su reunión con la Delegación suiza de 21 de febrero de 1997. Dichos puntos son los siguientes: parámetros de servicio de ferrocarril, medidas de acceso inmediato para los camiones de 40 toneladas, tarificación vial y cláusulas de salvaguardia.