

PROTOCOLE D'AMENDEMENT  
DE L'ACCORD  
ENTRE LA CONFÉDÉRATION SUISSE  
ET LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE  
SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS  
PAR RAIL ET PAR ROUTE

LA CONFÉDÉRATION SUISSE, ci-après dénommée la «Suisse»,

et

L'UNION EUROPÉENNE, ci-après dénommée l'«Union»,

ci-après dénommées les «parties contractantes»,

RÉAFFIRMANT l'importance de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route, fait le 21 juin 1999 au Luxembourg (ci-après dénommé l'«accord»),

DÉSIREUSES de promouvoir le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route entre les parties contractantes dans le cadre de l'accord,

RECONNAISSANT les politiques des parties contractantes en matière de transfert des marchandises de la route au rail,

DÉSIREUSES, en ce qui concerne le transport ferroviaire, de préserver un système de transport de qualité basé sur la performance, l'attrait et la fiabilité des services de transport de marchandises et de voyageurs qui sont essentiels pour la population et l'économie,

RECONNAISSANT la nécessité de clarifier le droit des entreprises ferroviaires d'effectuer des transports ferroviaires internationaux de voyageurs, y compris le droit de prendre en charge et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur un trajet international, même si lesdites gares sont situées sur le territoire de l'autre partie contractante,

RECONNAISSANT que, sous réserve des règles de concurrence applicables, le droit applicable de l'Union n'interdit pas aux groupements internationaux d'effectuer des services internationaux, y compris des services internationaux composés en partie de prestations qui contribuent à l'horaire cadencé,

PRENANT ACTE de l'importance de faciliter les nouveaux services ferroviaires internationaux de voyageurs et d'améliorer ainsi les liaisons ferroviaires internationales entre les parties contractantes, tout en veillant à ce que cela ne porte pas préjudice aux voyageurs empruntant des services purement intérieurs suisses,

PRENANT ACTE des avantages qui peuvent découler pour les voyageurs de l'ouverture du marché des services de transport ferroviaires internationaux des voyageurs, et par conséquent, de l'importance, compte tenu des exceptions accordées à la Suisse, de garantir un accès effectif aux infrastructures et des conditions de concurrence équitables pour la fourniture desdits services,

PRENANT ACTE de la redevance suisse sur le trafic des poids lourds et de l'objectif visant à garantir la compatibilité avec les principes régissant la taxation des véhicules routiers dans l'Union,

RECONNAISSANT les avantages d'une coopération étroite entre la Suisse et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) fondée sur l'article 75 du règlement (UE) 2016/796 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1),

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT:

## ARTICLE PREMIER

### Modifications apportées à l'accord

L'accord est modifié comme suit:

- (1) l'article 2, paragraphe 2, est remplacé par le texte suivant:

«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 transports ferroviaires de voyageurs purement intérieurs, à savoir aux transports nationaux à longue distance, régionaux et locaux en Suisse.

Il ne s'applique pas aux entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, suburbains ou régionaux sur des réseaux locaux et régionaux autonomes pour des services de transport sur l'infrastructure ferroviaire ou sur des réseaux destinés uniquement à l'exploitation de services ferroviaires urbains ou suburbains.»;

- (2) le tiret suivant est ajouté à la fin du paragraphe 2 de l'article 3:

- «*“transport ferroviaire international de voyageurs”* désigne tout service de transport de voyageurs dans le cadre duquel le train franchit la frontière entre les parties contractantes, y compris le droit de prendre en charge et de déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, même si lesdites gares sont situées sur le territoire de l'autre partie contractante, à condition que l'objectif principal du service soit le transport de voyageurs entre des gares situées sur le territoire d'une des parties contractantes et des gares situées sur le territoire de l'autre partie contractante.»;

(3) l'article 7 est modifié comme suit:

(a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Sous réserve des paragraphes 2 et 3, la Suisse adopte ou maintient, conformément à l'article 5, paragraphe 2, du protocole institutionnel relatif à l'accord (ci-après désigné comme «protocole institutionnel»), des régimes correspondant à la législation de l'Union relative aux conditions techniques régissant le transport routier à laquelle il est fait référence dans la section 3 de l'annexe 1.»;

(b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La Suisse adopte ou maintient, conformément à l'article 5, paragraphe 2, du protocole institutionnel, une législation relative au contrôle technique des véhicules correspondant à la législation de l'Union à laquelle il est fait référence dans la section 3 de l'annexe 1.»;

(4) l'article 9 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«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 en vertu de la législation de l'Union à laquelle il est fait référence à l'annexe 1, sous le couvert de la licence de l'Union dont un modèle figure à l'annexe 3 ou sous le couvert d'une autorisation suisse en vertu des dispositions suisses correspondantes, adoptées ou maintenues conformément à l'article 5, paragraphe 2, du protocole institutionnel.»;

(b) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les procédures régissant la délivrance, le renouvellement et le retrait des licences ainsi que les procédures relatives à l'assistance mutuelle sont couvertes par la législation de l'Union à laquelle il est fait référence dans la section 1 de l'annexe 1 ou par des dispositions suisses correspondantes, adoptées ou maintenues conformément à l'article 5, paragraphe 2, du protocole institutionnel.»;

(5) l'article 17, paragraphe 3, est remplacé par le texte suivant:

«3. Le modèle et les procédures régissant la délivrance, l'utilisation et le renouvellement des licences sont ceux prévus par le droit de l'Union auquel il est fait référence à la section 1 de l'annexe 1 ou dans les dispositions suisses correspondantes, adoptées ou maintenues conformément à l'article 5, paragraphe 2, du protocole institutionnel.»;

(6) l'article 24 est modifié comme suit:

(a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les entreprises ferroviaires et les regroupements internationaux établis sur le territoire d'une partie contractante se voient accorder un droit d'accès et de transit à l'infrastructure ferroviaire sur le territoire de l'autre partie contractante aux fins de l'exploitation d'un service international aux conditions définies par la législation de l'Union à laquelle il est fait référence dans la section 4 de l'annexe 1.»;

(b) le paragraphe suivant est inséré:

«1 bis. Au cours d'un service international de transport de voyageurs, les entreprises ferroviaires peuvent prendre en charge et déposer des voyageurs dans toute gare située sur le trajet international, même si lesdites gares sont situées sur le territoire de la même partie contractante, à condition que le principal objectif du service concerné soit le transport de voyageurs du territoire d'une des parties contractantes vers celui de l'autre partie contractante. Sur demande des autorités compétentes ou des entreprises ferroviaires concernées, il incombe à l'organisme ou aux organismes de contrôle compétents de déterminer si le principal objectif du service est le transport de voyageurs du territoire d'une des parties contractantes vers celui de l'autre partie contractante.»;

(7) l'article suivant est inséré:

«ARTICLE 24 bis

Exceptions à l'obligation de la reprise dynamique concernant le transport ferroviaire

Sont considérées comme des exceptions au sens de l'article 5, paragraphe 7, du protocole institutionnel:

1. L'option d'obliger les entreprises de transport de voyageurs à participer à l'intégration tarifaire en transport public, c'est-à-dire de proposer un seul contrat de transport à un voyageur qui emprunte le réseau de différentes entreprises de transport public pour autant que la fixation des tarifs reste de la compétence des entreprises.

2. L'application des instruments suisses de gestion des capacités prévoyant un nombre minimal de sillons ferroviaires par heure pour des types de transport définis, y compris le fret, le transport régional et le transport à longue distance de voyageurs qui peuvent également servir un objectif international. Ces instruments sont soumis au principe de non-discrimination visé à l'article 1er, paragraphe 3, de l'accord.

Les entreprises qui planifient et exploitent des services ferroviaires internationaux de voyageurs en Suisse sont traitées comme des parties intéressées dans le cadre des procédures de consultation suisses au titre des instruments suisses de gestion des capacités.

3. L'option de donner la priorité au transport de voyageurs selon l'horaire cadencé s'appliquant aux lignes ferroviaires sur l'ensemble du territoire suisse.

Le critère auquel il est fait référence dans le premier alinéa sera appliqué de manière non discriminatoire à l'attribution des sillons ferroviaires aux entreprises présentant des demandes comparables en termes de fréquence des services.

La priorité à laquelle il est fait référence dans le premier alinéa sera accordée aux services indispensables à l'horaire cadencé.

Si une entreprise dépose, avant l'échéance de la procédure annuelle d'attribution, une demande de sillon pour le transport international de voyageurs en Suisse qui ne peut pas être réglée dans la phase de coordination mutuelle, cette demande est prioritaire lors de l'utilisation des capacités restantes non attribuées, y compris les capacités qui ont été garanties au niveau des instruments suisses de gestion des capacités, mais qui n'ont pas été demandées dans le cadre de la procédure annuelle d'attribution.



L'Union ou ses États membres peuvent, sur leur territoire, accorder aux entreprises établies dans l'Union et exploitant des services ferroviaires de voyageurs la priorité par rapport à un service ferroviaire international de voyageurs suisse qui effectue une partie du service international selon l'horaire cadencé suisse et qui n'effectue pas le service au sein d'un regroupement international.

4. Le droit d'inclure dans les autorisations et les concessions délivrées aux entreprises de transport ferroviaire et aux regroupements internationaux des dispositions non discriminatoires portant sur les normes sociales telles que les conditions de salaire et de travail locales et spécifiques au secteur en Suisse.

5. Les obligations de mises en concurrence pour les obligations de service public relatives aux services transfrontaliers de transport ferroviaire de voyageurs régionaux, urbains et suburbains: la Suisse peut attribuer directement un contrat de service public pour la partie d'un service transfrontalier de transport ferroviaire de voyageurs régional, urbain ou suburbain exploité sur le territoire suisse. Dans ce cas, la Suisse attribue le contrat de service public soit à l'opérateur qui a obtenu le contrat de service public sur le territoire de l'Union, soit à l'opérateur qui coopère avec l'entreprise ferroviaire ayant obtenu le contrat de service public pour l'exploitation de la ligne sur le territoire de l'Union.

Sous réserve du présent paragraphe, les autorités compétentes se consultent au préalable sur les modalités du service public à attribuer, y compris sur le calendrier de la procédure d'attribution.

- (8) l'article suivant est inséré:

«ARTICLE 29 bis

Participation à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer

La Suisse a le droit de participer, en vertu de l'article 75 du règlement (UE) 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004 (JO L 138 du 26.5.2016, p. 1) à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ci-après dénommée «ERA»), et bénéficie également d'un accès approprié aux bases de données et aux registres.

L'ERA ne dispose d'aucun pouvoir exécutif en Suisse. Par conséquent, les articles pertinents du règlement (UE) 2016/796 investissant l'ERA de ce type de pouvoirs exécutifs en Suisse ne sont pas intégrés à l'annexe 1 de l'accord.»;

- (9) l'article suivant est inséré:

«ARTICLE 32 bis

Exclusion de l'augmentation des capacités routières

Comme exception au sens de l'article 5, paragraphe 7, du protocole institutionnel, les nouvelles infrastructures aux fins de sécurité routière, comme le forage d'un deuxième tunnel routier au Saint-Gothard, ne sont pas considérées comme une augmentation de la capacité routière et la limitation de la capacité routière au niveau actuel ne sera pas considérée comme une restriction quantitative unilatérale.»;

(10) l'article 40 est remplacé par le texte suivant:

«ARTICLE 40

Mesures suisses

1. Pour atteindre les objectifs définis à l'article 37 et en vue des augmentations de la limite de poids fixées à l'article 7, paragraphe 3, la Suisse introduit un système de redevances non discriminatoire sur les véhicules. Ce système de redevances se base notamment sur les principes mentionnés à l'article 38, paragraphe 1, ainsi que sur les modalités définies à l'annexe 10.
2. Les redevances sont différenciées en fonction de catégories de normes d'émissions des véhicules. À la demande de la Suisse, le Comité mixte décide d'une différenciation par catégories totalement ou partiellement basée sur la consommation.
3. La moyenne pondérée des redevances ne dépasse pas 325 CHF pour un véhicule dont le poids maximal en charge admissible inscrit dans le certificat d'immatriculation 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.
4. Une partie des redevances mentionnées au paragraphe 3 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 au paragraphe 3.

5. Les pondérations mentionnées au paragraphe 3 sont déterminées en fonction du nombre de véhicules par catégorie 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 pour tenir compte de l'évolution de la structure du parc de véhicules circulant en Suisse et de l'évolution des normes d'émissions et de consommation.»;

(11) l'article 42 est remplacé par le texte suivant:

#### «ARTICLE 42

##### Réexamen du niveau des redevances

1. Avec effet au 1er janvier 2007, et tous les deux ans après, les niveaux maximaux des redevances déterminées à l'article 40, paragraphe 3, sont ajustés pour tenir compte du taux d'inflation en Suisse pendant les deux années précédentes. 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 l'Union, dans les 30 jours suivant cette communication en vue de tenir des consultations sur l'ajustement envisagé.

2. À partir du 1er janvier 2007, le Comité mixte peut, à la demande d'une des parties contractantes, réexaminer les niveaux maximaux des redevances déterminés à l'article 40, paragraphe 3, 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.»;

(12) l'article 46, paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:

«1. Si, après le 1er janvier 2005, malgré des prix ferroviaires compétitifs et l'application correcte des mesures prévues à l'article 36 concernant les paramètres de qualité, il y a des difficultés dans l'écoulement du trafic routier transalpin suisse et si, durant une période de 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'article 40, paragraphes 3 et 4, augmenter les redevances prévues à l'article 40, paragraphe 3, 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 par rapport au transport routier.»;

(13) l'article 51 est remplacé par le texte suivant:

## «ARTICLE 51

### Comité mixte

1. Un comité mixte est institué.

Le comité mixte est composé de représentants des parties contractantes.

2. Le comité mixte est co-présidé par un représentant de l'Union et par un représentant de la Suisse.

3. Le comité mixte:

(a) assure le bon fonctionnement ainsi que l'administration et la mise en œuvre efficaces du présent accord;

(b) offre un forum de consultation mutuelle et d'échange continu d'informations entre les parties contractantes, en particulier dans le but de trouver une solution à toute difficulté d'interprétation ou d'application de l'accord ou d'un acte juridique de l'Union auquel référence est faite dans l'accord conformément à l'article 10 du protocole;

(c) émet des recommandations aux parties contractantes concernant les questions liées au présent accord;

(d) prend les décisions prévues par le présent accord;

(e) assure le suivi et l'application du présent accord et notamment de l'article 27, paragraphe 6, et des articles 33, 34, 35, 36, 39, 40, 42, 45, 46 et 47; et

(f) exerce toute autre compétence prévue par le présent accord.

4. Le comité mixte agit par consensus.

Les décisions sont contraignantes pour les parties contractantes, qui prennent toutes les mesures nécessaires pour les mettre en œuvre.

5. Le comité mixte se réunit au moins une fois par an, alternativement à Bruxelles et à Berne, sauf décision contraire des co-présidents. Il se réunit également à la demande de l'une des parties contractantes. Les co-présidents peuvent convenir qu'une réunion du comité mixte se tienne en vidéoconférence ou téléconférence.

6. Le comité mixte adopte son règlement intérieur et l'actualise si nécessaire.

7. Le comité mixte peut décider de constituer tout groupe de travail ou d'experts propre à l'assister dans l'accomplissement de ses tâches.»;

(14) le titre de l'article 53 est remplacé comme suit:

«ARTICLE 53

Secret professionnel»;

(15) l'article suivant est inséré:

«ARTICLE 53 bis

Informations classifiées et informations sensibles non classifiées

1. Rien dans le présent accord ne peut être interprété comme exigeant d'une partie contractante qu'elle mette à disposition des informations classifiées.

2. Les informations ou les matériels classifiés qui sont fournis par les parties contractantes ou échangés entre elles en vertu du présent accord sont traités et protégés conformément à l'accord entre l'Union européenne et la Confédération suisse sur les procédures de sécurité pour l'échange et la protection des informations classifiées, fait le 28 avril 2008 à Bruxelles et à toute disposition de sécurité le mettant en œuvre.

3. Le comité mixte définit, par voie de décision, des instructions de traitement destinées à garantir la protection des informations sensibles non classifiées échangées entre les parties contractantes.»;

(16) l'article 55 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Si une partie contractante désire une révision des dispositions du présent accord, elle en informe le Comité mixte. Sous réserve du paragraphe 3, la modification du présent accord entrera en vigueur après l'accomplissement des procédures internes respectives.»;

(b) Le paragraphe 2 est abrogé;

(c) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

Les annexes 5, 6, 8 and 9 peuvent être modifiées par une décision du Comité mixte conformément à l'article 51, paragraphe 3, point d).»;



(17) l'article 57 est remplacé par le texte suivant:

«Le présent accord s'applique, d'une part, aux territoires où le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sont applicables et dans les conditions prévues dans ces traités et, d'autre part, au territoire de la Suisse.»;

(18) l'annexe 1 est modifiée comme suit:

(a) les paragraphes suivants sont insérés après le titre:

- «1. Dans le cadre de l'accord, les actes juridiques de l'Union énumérés dans la présente annexe s'appliquent sous réserve du principe de l'alignement dynamique visé à l'article 5 du protocole institutionnel, ainsi que sous réserve des exceptions énumérées au paragraphe 7 dudit article.
2. Sauf disposition contraire prévue dans des adaptations techniques, les droits et les obligations prévus dans les actes juridiques de l'Union intégrés dans la présente annexe pour les États membres de l'Union s'entendent comme étant prévus pour la Suisse. Ceci s'applique dans le plein respect du protocole institutionnel au présent accord.»;

(b) la section 4 est modifiée comme suit:

(i) les actes suivants sont ajoutés:

- «Règlement (UE) n° 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (JO L 276 du 20.10.2010, p. 22).

- Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte) (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).
- Règlement d'exécution (UE) 2016/545 de la Commission du 7 avril 2016 sur les procédures et les critères concernant les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire (JO L 94 du 8.4.2016, p. 1).
- Décision déléguée (UE) 2017/2075 de la Commission du 4 septembre 2017 remplaçant l'annexe VII de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 295 du 14.11.2017, p. 69).»;

(ii) les actes suivants sont supprimés:

- 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;

(iii) le préambule de la directive 2007/59/CE est complété par le texte suivant:

«La licence de conducteur de train et l’attestation complémentaire délivrées conformément à l’article 4, paragraphe 1, points a) et b), de la directive 2007/59/CE et aux dispositions correspondantes adoptées ou maintenues dans l’ordre juridique suisse en vertu de l’article 5 du protocole institutionnel sont reconnues mutuellement.»;

(iv) le préambule de la directive (UE) 2016/797 est complété par le texte suivant:

«La directive (UE) 2016/797 fait l’objet de mesures transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l’Union, telles que prévues dans la décision n° 2/2019 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse (JO L 13 du 17.1.2020, p. 43), y compris toute modification ultérieure, si et dans la mesure où les parties contractantes décident au sein du Comité mixte de procéder à des adaptations étendant ces mesures, en tenant compte de l’article 29 bis, deuxième alinéa, de l’accord et de l’article 5 du protocole institutionnel. Lorsque la directive (UE) 2016/797 fait référence à l’“Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer”, elle désigne pour le territoire de la Suisse l’“autorité nationale suisse de sécurité”.»;

- (v) le préambule de la directive (UE) 2016/798 est complété par le texte suivant:

«La directive (UE) 2016/798 fait l’objet de mesures transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l’Union, telles que prévues dans la décision n° 2/2019 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse (JO L 13 du 17.1.2020, p. 43), y compris toute modification ultérieure, si et dans la mesure où les parties contractantes décident au sein du Comité mixte de procéder à des adaptations étendant ces mesures, en tenant compte de l’article 29 bis, deuxième alinéa, de l’accord et de l’article 5 du protocole institutionnel. Lorsque la directive (UE) 2016/798 fait référence à l’“Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer”, elle désigne pour le territoire de la Suisse l’“autorité nationale suisse de sécurité”.»;

- (vi) le préambule du règlement d’exécution (UE) 2018/545 est complété par le texte suivant:

«Le règlement d’exécution (UE) 2018/545 fait l’objet de mesures transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l’Union, telles que prévues dans la décision n° 2/2019 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse (JO L 13 du 17.1.2020, p. 43), y compris toute modification ultérieure, si et dans la mesure où les parties contractantes décident au sein du Comité mixte de procéder à des adaptations étendant ces mesures, en tenant compte de l’article 29 bis, deuxième alinéa, de l’accord et de l’article 5 du protocole institutionnel. Lorsque le règlement d’exécution (UE) 2018/545 fait référence à l’“Agence de l’Union européenne pour les chemins de fer”, il désigne pour le territoire de la Suisse l’“autorité nationale suisse de sécurité”.»;

(vii) le préambule du règlement d'exécution (UE) 2018/763 est complété par le texte suivant:

«Le règlement d'exécution (UE) 2018/763 fait l'objet de mesures transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l'Union, telles que prévues dans la décision n° 2/2019 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse (JO L 13 du 17.1.2020, p. 43), y compris toute modification ultérieure, si et dans la mesure où les parties contractantes décident au sein du Comité mixte de procéder à des adaptations étendant ces mesures, en tenant compte de l'article 29 bis, deuxième alinéa, de l'accord et de l'article 5 du protocole institutionnel. Lorsque le règlement d'exécution (UE) 2018/763 fait référence à l'«Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer», il désigne pour le territoire de la Suisse l'«autorité nationale suisse de sécurité».»;

(viii) le préambule du règlement d'exécution (UE) 2019/250 est complété par le texte suivant:

«Le règlement d'exécution (UE) 2019/250 fait l'objet de mesures transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l'Union, telles que prévues dans la décision n° 2/2019 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse (JO L 13 du 17.1.2020, p. 43), y compris toute modification ultérieure, si et dans la mesure où les parties contractantes décident au sein du Comité mixte de procéder à des adaptations étendant ces mesures, en tenant compte de l'article 29 bis, deuxième alinéa, de l'accord et de l'article 5 du protocole institutionnel. Lorsque le règlement d'exécution (UE) 2019/250 fait référence à l'«Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer», il désigne pour le territoire de la Suisse l'«autorité nationale suisse de sécurité».»;

(c) l'acte suivant est ajouté à la section 5:

- Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ( JO L 315 du 3.12.2007, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 ( JO L 354 du 23.12.2016, p. 22); à l'exception des articles 5 et 5 bis du règlement (CE) n° 1370/2007 dans les conditions visées à l'article 24 bis, paragraphe 5, de l'accord.

(19) l'annexe 10 est remplacée par le texte suivant:

#### **«ANNEXE 10**

##### **MODALITÉS D'APPLICATION DES REDEVANCES PRÉVUES À L'ARTICLE 40**

Sous réserve des dispositions de l'article 40, paragraphe 4, les redevances prévues à l'article 40 sont appliquées selon les modalités suivantes:

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

- (20) La déclaration commune jointe au présent protocole est ajoutée à la déclaration jointe à l'acte final de l'accord.

## ARTICLE 2

### Entrée en vigueur

1. Le présent protocole est ratifié ou approuvé par les parties contractantes conformément à leurs propres procédures. Les parties contractantes se notifient mutuellement l'accomplissement des procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole.
2. Le présent protocole entre en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la dernière notification relative aux instruments suivants:
  - (a) protocole institutionnel à l'accord entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la Confédération suisse, d'autre part, sur la libre circulation des personnes;
  - (b) protocole d'amendement de l'accord entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la Confédération suisse, d'autre part, sur la libre circulation des personnes;
  - (c) protocole institutionnel à l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien;

- (d) protocole d'amendement de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien;
- (e) protocole sur les aides d'État à l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien;
- (f) protocole institutionnel à l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route;
- (g) protocole sur les aides d'État à l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route;
- (h) protocole d'amendement de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif aux échanges de produits agricoles;
- (i) protocole institutionnel à l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité;
- (j) protocole d'amendement de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité;
- (k) accord entre l'Union européenne et la Confédération suisse relatif à la contribution financière régulière de la Suisse visant à réduire les disparités économiques et sociales au sein de l'Union européenne;



- (l) accord entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et la Confédération suisse, d'autre part, relatif à la participation de la Confédération suisse aux programmes de l'Union;
- (m) accord entre l'Union européenne et la Confédération suisse sur les modalités et conditions de la participation de la Confédération suisse à l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial.

Fait à [...], le [...], en double exemplaire en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, irlandaise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise et tchèque, chacun de ces textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent protocole.

(Bloc de signature avec la teneur suivante, dans les 24 langues de l'UE: «Pour la Confédération suisse» et «Pour l'Union européenne»)

DÉCLARATION COMMUNE  
ACCOMPAGNANT LE PROTOCOLE D'AMENDEMENT  
DE L'ACCORD ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE  
ET LA CONFÉDÉRATION SUISSE SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES  
ET DE VOYAGEURS PAR RAIL ET PAR ROUTE

1. Les parties contractantes notent que le droit de l'Union applicable permet aux organismes nationaux indépendants d'attribution des capacités d'être compétents pour attribuer des sillons ferroviaires de manière non discriminatoire.

Les parties contractantes notent que, conformément à la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32), la gestion du trafic reste dans le champ de compétence des gestionnaires d'infrastructure nationaux.

2. Les parties contractantes notent que, sous réserve des règles de concurrence respectives, le droit de l'Union applicable n'empêche pas les groupements internationaux d'effectuer des services internationaux, y compris ceux composés en partie de prestations qui contribuent à l'horaire cadencé.
3. Les parties contractantes s'efforcent de prolonger à des intervalles de trois ans les mesures transitoires pour maintenir une circulation ferroviaire fluide entre la Suisse et l'Union prévues par la décision n° 2/2019 du Comité des Transports Terrestres Communauté/Suisse (JO L 13 du 17.1.2020, p. 43) sous réserve des décisions respectives du Comité mixte.