



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2008/5/Add.1
25 juillet 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquantième session
Genève, 6 et 7 octobre 2008
Point 8 de l'ordre du jour provisoire

**SUIVI ET ANALYSE DES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR
LE TRANSPORT INTERMODAL**

Additif

Communications des Gouvernements autrichien, serbe et slovaque

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR LES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL

AUTRICHE

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
1.	Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	Dans le cadre de la politique autrichienne des transports, le transport combiné est jugé revêtir une importance fondamentale pour résoudre les problèmes actuels et futurs touchant le transport routier de marchandises qui sont dus à la géographie et à la topographie du pays. En raison de l'augmentation des flux de trafic intérieur et de transit, en particulier sur les routes, l'Autriche a adopté très tôt des mesures en faveur des modes de transport respectueux de l'environnement, comme le rail ou le transport combiné.
2.	Institutions nationales et internationales 2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Les experts autrichiens du Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie participent activement aux activités que mènent de nombreux groupes de travail chargés de la coordination des politiques nationales dans le domaine de l'environnement et de l'aménagement du territoire et qui s'occupent également, entre autres choses, des mesures visant à encourager le transport combiné. Il s'agit par exemple des travaux en cours menés dans le cadre de la Convention sur la protection des Alpes (Convention alpine), de la Convention autrichienne sur la planification spatiale, du Comité national sur le climat, du Comité autrichien du développement durable et des équipes spéciales nationales chargées d'élaborer des concepts concernant les infrastructures à moyen et à long terme en tenant compte de tous les modes de transport terrestre.

¹ Pour une description détaillée des objectifs et points à traiter définis dans la Résolution d'ensemble CEMT, se référer au document CEMT/CM(2002)3/FINAL. Les objectifs et points à traiter qui figurent dans la Résolution ont été regroupés par le secrétariat (par exemple, les points à traiter «concurrence égale» et «tarification transparente et concurrentielle» qui sont mentionnés à différents alinéas de la Résolution CEMT).

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	<p>Dans le droit fil de la réponse à la question précédente, les spécialistes autrichiens des transports estiment qu'il est très important que les intérêts nationaux soient exposés clairement dans les organes internationaux de coordination.</p> <p>On mentionnera à titre d'exemple les activités menées actuellement au sein du Groupe des transports dans le cadre de la Convention alpine, les travaux en cours dans les différents groupes d'experts de la Commission européenne chargés des transports et de l'environnement, la poursuite de l'élaboration par l'Union européenne d'une stratégie du développement durable et les travaux des organes qui examinent les moyens à mettre en œuvre pour garantir le respect des engagements découlant du Protocole de Kyoto.</p>
3.	Coûts et prix	
	3.1 Créer des conditions d'égale concurrence entre les différents modes de transport	<p>L'instauration d'une concurrence équitable entre les différents modes de transport passe par l'élaboration et la mise en place de systèmes de tarification équitables et efficaces. Cela signifie que les prix doivent être fixés en tenant compte des ressources utilisées et qu'ils devraient refléter tous les coûts externes. Gardant présentes à l'esprit ces conditions ainsi que la législation communautaire actuellement en vigueur («Directive 2006/38/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 modifiant la Directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures»), l'Autriche a élaboré, dans ce domaine, une stratégie qui comprend trois éléments essentiels: 1) Indexation éventuelle de la taxe routière applicable aux poids lourds sur leurs normes d'émission; 2) Augmentation générale de la taxe routière à compter de juillet 2007; 3) Indexation du montant de cette taxe sur l'inflation. Enfin, les experts autrichiens s'emploient activement à rendre possible la pleine internalisation de tous les coûts externes dans le cadre de la modification qu'il est prévu d'apporter à l'actuelle Directive 2006/38/CE.</p>
	3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses	<p>Le développement d'interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses est l'un des objectifs du programme national de recherche et de développement I2V (Intermodalité et interopérabilité des systèmes de transport).</p>

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
4.	Réseaux, terminaux, et centres logistiques	
	4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables)	De façon générale, l'Autriche applique les normes internationales. Elle a ratifié et appliqué l'AGTC (le 22 juillet 1993) et a signé, mais pas encore ratifié, son Protocole sur le transport combiné par voies navigables (le 13 novembre 1997). Conformément au paragraphe 43 de la loi sur les chemins de fer fédéraux, l'Autriche favorise la planification et la construction des infrastructures ferroviaires.
	4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	Programme d'intégration des terminaux dans le réseau des transports réalisé par Rail Cargo Austria (RCA) en accord avec les gestionnaires des infrastructures: Les travaux de construction en cours dans le terminal Wien-Freudenau constituent un bon exemple de planification de terminal intégré. Ce terminal se caractérise par d'excellentes connexions avec le rail, la route et les voies de navigation intérieure, tant sur le plan régional que pour les transports transfrontières (par exemple les corridors IV et VII). Le terminal lui-même est modernisé, sa capacité est augmentée et un vieux pont (jusqu'à présent inutilisable) dans le port de Freudenau est reconstruit de façon à établir une liaison directe avec la gare de triage centrale de Vienne. Il est en outre prévu d'établir de bonnes connexions avec l'autoroute.
	4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Pour les mesures réglementaires visant à améliorer l'accès aux terminaux, voir les sections 7.1 et 7.2.
	4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Allonger les heures d'ouverture dans les terminaux pour les transports non accompagnés (par exemple Wels 6 x 24 h). Instaurer des horaires d'ouverture 6/7 x 24 h dans les terminaux des routes roulantes (Wels, Wörgl, Brenner). Réalisation de concepts-passerelle (transférer un conteneur d'un wagon à un autre wagon au moyen d'une grue).
5.	Interopérabilité	
	5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	L'Autriche a pris des mesures pour assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	L'Autriche a introduit une «formation des conducteurs de trains» qui leur permet de franchir les frontières. L'Autriche a mis en place des services d'information fluviale (SIF) conformément à la Directive 2005/44/CE.
	5.3 Autres mesures	Rien à signaler.
6.	Mesures de soutien financières et fiscales	
	6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	L'Autriche contribue financièrement aux investissements dans les terminaux en ce qui concerne la construction, l'agrandissement et la modernisation des installations de transbordement. Un programme de soutien aux installations de transbordement pour le transport intermodal par route, rail et voie navigable est mis en œuvre depuis le 1 ^{er} juillet 2006 et s'achèvera le 30 juin 2012. Pour qu'il soit possible de prétendre aux aides publiques, les investissements dans les terminaux doivent être exclusivement consacrés au transbordement de marchandises en Autriche. Des mesures financières ont été prises pour soutenir l'acquisition de matériel de transport ainsi que l'élaboration de technologies novatrices et la réalisation d'études de faisabilité des mesures d'application. Le Programme de promotion du transport combiné de marchandises par route, rail et voie navigable (1 ^{er} janvier 2003-31 décembre 2008) prévoit des mesures importantes d'incitation financière en faveur du transport combiné en Autriche. Il soutient les investissements dans les installations, les systèmes et les équipements mobiles qui sont nécessaires pour le transport ou la manutention de marchandises dans le transport combiné.
	6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Conformément au Règlement n° 1191/69/CEE du Conseil du 26 juin 1969, tel qu'amendé par le Règlement n° 1893/91/CEE du Conseil du 20 juin 1991, la loi sur les chemins de fer fédéraux autrichiens (par. 48, Bundesbahngesetz, BGBl. 825/1992, telle qu'amendée par la loi BGBl. I n° 80/2005) dispose que les activités de transport considérées d'intérêt public, par exemple pour des raisons de protection de l'environnement, peuvent être décrétées comme relevant de la notion de «service public». En 2005, un montant préliminaire de 46 millions d'euros a été alloué aux activités de «service public» menées dans le cadre du transport combiné (route roulante et transport combiné non accompagné). La rémunération finale a été calculée sur la base des résultats atteints (c'est-à-dire du nombre d'envois transportés).

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	<p>Incitations concernant la taxe sur les véhicules.</p> <p>Tous les véhicules nationaux (c'est-à-dire les véhicules à moteur et leurs remorques) excédant 3,5 t sont exonérés de la taxe sur les véhicules si – pendant un mois calendaire donné – ils sont exclusivement utilisés pour des parcours initiaux et terminaux de transport combiné rail-route, c'est-à-dire pour l'enlèvement et la livraison au terminal le plus proche techniquement adapté pour des conteneurs de 20 pieds (environ 6 m) de long au minimum, des caisses mobiles ou des semi-remorques transportés par rail. Sur demande, les véhicules nationaux de plus de 3,5 t qui empruntent les routes roulantes ou (dans le cas des semi-remorques) font l'objet d'un transport combiné non accompagné sur le territoire autrichien bénéficient d'un remboursement de 15 % de la taxe mensuelle sur les véhicules pour chaque parcours de transport combiné effectué par rail. Ce remboursement peut aller jusqu'à 100 % de la taxe annuelle sur les véhicules.</p>
7.	Mesures de soutien réglementaires	
	7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	L'Autriche accorde des exemptions de certaines restrictions et interdictions de circulation pour les parcours initiaux et terminaux des activités de transport combiné.
		<p><u>Exemption de l'interdiction de circuler le week-end et les jours fériés</u></p> <p>Il est interdit aux véhicules à moteur et aux remorques dépassant 3,5 t ainsi qu'aux véhicules à moteur et aux véhicules tracteurs excédant 7,5 t de circuler le samedi de 15 heures à minuit et le dimanche et les jours fériés de minuit à 22 heures. Les parcours effectués exclusivement en transport combiné et ne dépassant pas un rayon de 65 km autour des terminaux suivants peuvent se faire sans restriction: Brennersee, Graz-Ostbahnhof, Salzburg-Hauptbahnhof, Villach-Fürnitz, Wels-Verschiebebahn, Wien-Südbahnhof, Wien-Nordwestbahnhof, Wörgl, Graz-Süd CCT, Enns Hafen CCT, Wien Freudenau Hafen CCT, Krems a.d. Donau CCT, Linz Stadthafen CCT, St. Michael CCT, Hall in Tirol CCT, Bludenz CCT et Wolfurt CCT.</p>

Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	<p><u>Exemption de l'interdiction de circuler pendant les vacances d'été</u></p> <p>Tous les samedis entre le 30 juin et le 1^{er} septembre 2007 (les dates de début et de fin de l'interdiction de circuler sont publiées chaque année suffisamment tôt avant le début des vacances), il est interdit aux véhicules à moteur et aux remorques dépassant 7,5 t de circuler sur certaines routes entre 8 heures et 15 heures. Les trajets effectués en transport combiné rail-route ou voie navigable-route en provenance ou à destination de la gare ferroviaire ou du port de chargement adaptés les plus proches sont exemptés de cette interdiction.</p> <p><u>Exemption de l'interdiction de circuler la nuit</u></p> <p>Les véhicules à moteur dépassant 7,5 t qui ne sont pas conformes aux normes d'émissions sonores applicables aux «véhicules à faible niveau sonore» (lärarme KFZ) ne sont pas autorisés à circuler entre 22 heures et 5 heures. Les parcours effectués en transport combiné en provenance et à destination de certaines gares ferroviaires ou de certains ports sur des corridors routiers précisément définis sont exemptés de cette interdiction dans les deux sens. Ces gares ferroviaires, ports et corridors sont définis par un décret du Ministère fédéral des communications, de l'innovation et de la technologie (Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Ausnahmen vom Nachtfahrverbot für Fahrten im Rahmen des kombinierten Verkehrs, BGBl. n° 1027/1994, tel qu'amendé par le BGBl. II n° 99/2006).</p>

Objectifs et points à traiter ¹	Explications
7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	<p>Dans le cadre des activités de transport combiné, les trajets de départ et d'arrivée effectués par route sont libéralisés pour les véhicules à moteur immatriculés au sein de l'Union européenne ou dans l'Espace économique européen, et qui détiennent une licence communautaire, si on tient compte des dispositions légales pertinentes de l'Union européenne (en particulier aussi le Règlement n° 881/92/CE).</p> <p>En outre, selon un décret du Ministère fédéral des communications, de l'innovation et de la technologie, des corridors routiers spécifiques pour les trajets initiaux et terminaux des liaisons par route roulante jusqu'à certains terminaux peuvent être empruntés sans autorisation (c'est-à-dire qu'aucune autorisation bilatérale de transport routier de marchandises n'est nécessaire sur ces tronçons, sous réserve qu'il s'agisse d'un parcours de départ ou d'arrivée exécuté par route pour les liaisons de la route roulante). Aucune autorisation n'est exigée pour effectuer les parcours initiaux et terminaux pour le chargement et le déchargement dans un rayon de 70 km autour des terminaux de Wels et de Salzburg, à condition d'emprunter les routes roulantes.</p>
7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	<p>Le vingt-huitième amendement à la loi autrichienne sur les véhicules à moteur (BGBl. Teil I Nr. 57/2007) a modifié le paragraphe 4 de la section 7a de cette loi comme suit: le poids total autorisé en charge des véhicules à moteur et de leurs remorques, qui sont utilisés pour les parcours routiers initiaux et terminaux dans le transport combiné, ne doivent pas dépasser 44 t (contre 40 t pour le transport routier en général) (le transport combiné est défini au paragraphe 2, sect. 1, al. 40 de la loi sur les véhicules à moteur).</p>
7.4 Simplifier le contrôle des documents	<p>Comme on peut le voir dans d'autres sections du présent document (par exemple les sections 7.2 et 7.3), le transport combiné bénéficie en Autriche de certains privilèges. C'est pourquoi il doit être prouvé au moyen des documents appropriés qu'une opération de transport combiné relève bien de ce type de transport.</p>
7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal	<p>De nombreux accords bilatéraux sur le transport routier de marchandises comportant des protocoles additionnels pour la promotion du transport combiné ont été conclus. Ces protocoles disposent, entre autres mesures particulières, que des permis supplémentaires seront délivrés à l'intention des pays qui ne sont pas membres de l'Union européenne pour le transport de marchandises par route en cas de circulation sur les routes roulantes pour entrer en Autriche, y transiter et en sortir.</p>

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	La réglementation ne définit pas de tolérance en ce qui concerne le poids maximal autorisé des véhicules. C'est pourquoi toute infraction est en principe punissable. Toutefois, conformément à la loi autrichienne sur les véhicules à moteur, des sanctions peuvent être infligées si le poids du véhicule dépasse de plus de 2 % le poids total maximal autorisé ou si le poids exercé sur les essieux dépasse de plus de 6 % la limite maximale autorisée.
	7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Selon le droit du travail autrichien, le temps que le conducteur d'un camion passe sur un train de route roulante sera considéré comme temps de repos.
8.	Opérations	
	8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	Le réseau ferré autrichien est librement accessible.
	8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	L'Autriche a libéralisé l'accès au réseau de transport fluvial conformément à la Convention de Belgrade.
9.	Suivi du marché	
	9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Rien à signaler.
	9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	L'Autriche a établi un inventaire des goulets d'étranglement.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	Bien que l'Autriche soit un pays sans littoral et qu'elle se préoccupe donc avant tout des chemins de fer et des voies navigables, elle s'intéresse à la notion d'«autoroutes de la mer» (que la Commission européenne avait à l'origine présentée dans son Livre blanc sur le transport de 2001 comme une véritable solution de rechange concurrentielle au transport routier, et qu'elle a soutenue à nouveau dans son examen à mi-parcours de 2006) dans la mesure où celle-ci vise à la création de nouveaux réseaux logistiques intermodaux à base maritime en Europe. Ces réseaux devraient offrir des solutions plus durables (et aussi plus rentables) que les réseaux de transport purement routier. À l'heure actuelle, l'Autriche ne dispose pas d'un centre de promotion du transport maritime à courte distance, mais elle est représentée dans plusieurs groupes de travail (tels que le centre de liaison pour les autoroutes de la mer).
10.	Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	En 2007, l'Autriche a lancé le programme de recherche et de développement I2V (Intermodalité et interopérabilité des systèmes de transport). Il a pour objectif d'étudier et de mettre en œuvre de nouvelles solutions de transport intégré pour le futur. (Il devrait par exemple permettre de concevoir des solutions à moyen et à long terme pour garantir un transfert efficace entre les modes de transport et soutenir les systèmes de gestion des liaisons et des horaires souples.) Le transport intermodal devrait ainsi devenir plus efficace et plus attrayant en général.
11.	Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
	11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	Rien à signaler.
	11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Rien à signaler.
	11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Rien à signaler.

Objectifs et points à traiter ¹	Explications
11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux	<p>Ce qu'il est convenu d'appeler les «services publics» dans le domaine du transport combiné (transport combiné non accompagné et route roulante) constitue l'un des nombreux moyens mis en œuvre par l'Autriche pour encourager le transport combiné:</p> <p>Le paragraphe 48 de la loi autrichienne sur les chemins de fer fédéraux (BGBl. n° 825/1992, modifiée en dernier lieu par BGBl.I n° 80/2005) dispose que, conformément au Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 modifié par le Règlement (CEE) n° 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991, les activités de transport considérées d'intérêt public, par exemple pour des raisons de protection de l'environnement, peuvent être décrétées «services publics». Pour ces services de transport combiné, des contrats ont été conclus avec les Chemins de fer fédéraux autrichiens (ÖBB) et avec des sociétés de chemin de fer autrichiennes privées.</p>
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Rien à signaler.

RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR LES MESURES NATIONALES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL

SERBIE

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
1.	Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>En décembre 2007, le Gouvernement de la République de Serbie a adopté une nouvelle stratégie de développement des transports par chemin de fer, par route, par voie navigable, par air et du transport intermodal pour la période 2008-2015. Cette stratégie met l'accent sur le développement du transport intermodal et comprend notamment les volets suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Transport intermodal – une vision de l'avenir à l'horizon 2015; – Rôle de l'État dans le développement du transport intermodal; – Mesures structurelles visant à promouvoir le transport intermodal; – Lignes directrices pour le développement du transport intermodal; – Objectifs spécifiques à court et à moyen terme pour le développement du transport intermodal.
2.	Institutions nationales et internationales	
	2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	<p>Les pouvoirs publics (Ministère des infrastructures, Ministère des finances, Autorités douanières, Autorité chargée de la protection de l'environnement, etc.) ainsi que les entreprises publiques et privées n'ont pas pleinement conscience du potentiel économique du transport intermodal. C'est pourquoi il n'existe ni législation portant sur cette question ni législation dérivée qui puisse soutenir le transport intermodal et attirer les investisseurs étrangers. La Serbie s'efforce donc de mieux coordonner, au niveau national, les activités des différentes parties prenantes, notamment dans le cadre des projets de renforcement des capacités financés par le Programme d'aide de préadhésion (IPA).</p>

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	<ul style="list-style-type: none"> – Participation aux activités du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la CEE (WP.24). – Participation aux activités de l’Observatoire des transports de l’Europe du Sud-Est (SEETO) du Groupe de travail des chemins de fer et du transport intermodal, etc.
3.	Coûts et prix	
	3.1 Créer des conditions d’égale concurrence entre les différents modes de transport	Rien à signaler.
	3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses	Rien à signaler.
4.	Réseaux, terminaux, et centres logistiques	
	4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l’AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables)	Reconstruction de l’infrastructure ferroviaire (élargissement des tunnels et des ponts et mise de l’écartement des voies en conformité avec la norme UIC C énoncée dans les annexes III et IV de l’Accord AGTC).

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe une interaction entre l'occupation des sols et la politique des transports mais uniquement en ce qui concerne l'aménagement de l'espace, l'État affectant des terres au développement des transports. – Le plan stratégique des chemins de fer serbes pour la période 2006-2010 prévoit la construction de terminaux de transport combiné à Belgrade, Nis et Novi Sad (ces villes étant toutes situées dans le Corridor X).
	4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Aucune mesure n'a été prise dans ce sens. L'emplacement de la plupart des terminaux n'est pas satisfaisant (par exemple en centre-ville). La rénovation des routes principales et la construction de routes de contournement devraient contribuer à l'amélioration progressive de l'accès aux terminaux.
	4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Il n'y a pas eu d'amélioration du fonctionnement et des installations des terminaux découlant d'une décision du Gouvernement.
5.	Interopérabilité	
	5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	Rien à signaler.
	5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	<p>Les chemins de fer nationaux et les autorités douanières mettent actuellement au point la lettre de voiture électronique CIM.</p> <p>Le projet de services d'information fluviale (SIF) est en cours d'exécution.</p>
	5.3 Autres mesures	

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
6.	Mesures de soutien financières et fiscales	
	6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	Rien à signaler.
	6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	La loi sur les chemins de fer prévoit la possibilité d'instaurer une obligation de service public pour le transport combiné mais cette disposition n'est toujours pas appliquée.
	6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	Il existe une mesure d'exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, lorsqu'a été signé un accord bilatéral concernant le transport combiné mettant en jeu des véhicules routiers spécifiques enregistrés à cette fin. Cette mesure n'a pas encore été appliquée.
7.	Mesures de soutien réglementaires	
	7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	Il existe une mesure d'exemption des restrictions et des interdictions de circulation, lorsqu'a été signé un accord bilatéral concernant le transport combiné mettant en jeu des véhicules routiers spécifiques enregistrés à cette fin. Cette mesure n'a pas encore été appliquée.
	7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Rien à signaler.
	7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	Le poids maximal autorisé a été fixé à 44 t pour les véhicules routiers utilisés dans les opérations de transport combiné en direction de et à partir de terminaux, lorsqu'a été signé un accord bilatéral concernant le transport combiné. Cette mesure n'a pas encore été appliquée.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	7.4 Simplifier le contrôle des documents	Depuis décembre 2004, tous les conteneurs sont accompagnés d'un nouveau document qui permet de simplifier les formalités concernant leur transport. Auparavant, les conteneurs étaient accompagnés d'un bordereau douanier d'expédition, chacun de leur mouvement devait être signalé aux autorités douanières et des bordereaux douaniers d'expédition devaient être établis, ce qui entraînait des retards et des dépenses.
	7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal	Des «bonus» seront attribués pour le transport des marchandises par route en cas d'utilisation de l'autoroute roulante, conformément aux accords bilatéraux. Cette mesure n'est pas encore appliquée.
	7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	Rien à signaler.
	7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Rien à signaler.
8.	Opérations	
	8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	La loi sur les chemins de fer prévoit l'ouverture du marché ferroviaire à la concurrence mais aucune mesure pratique n'a encore été prise dans ce sens.
	8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	Rien à signaler.
9.	Suivi du marché	
	9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Rien à signaler.
	9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	Inventaire électronique des normes et des paramètres énoncés dans les accords AGC et AGTC gérés par la CEE.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	Rien à signaler.
10.	Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Rien à signaler.
11.	Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
	11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	<ul style="list-style-type: none"> – En décembre 2007, le Gouvernement serbe a pris la décision de financer l'opérateur de transport combiné «Srbijakombi». «Srbijakombi» appartient en totalité aux Chemins de fer serbes (PE) et est spécialisé dans le transport combiné route-rail et répond au besoin de parvenir à une pleine coopération entre les opérateurs de transport par route et par rail, les opérateurs de terminaux et les transitaires. – La Serbie a conclu des accords bilatéraux de transport combiné avec la Croatie et la Bulgarie et mène actuellement des négociations avec la Hongrie et la Slovaquie en vue de conclure le même type d'accord avec ces pays. Elle a également signé avec l'Autriche un mémorandum d'accord sur le transport intermodal.
	11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Rien à signaler.
	11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Rien à signaler.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux	Les Chemins de fer serbes (Département du transport combiné) et Srbijakombi gèrent des services de trains blocs entre, d'une part, les ports de Rijeka, Koper et Bar et, d'autre part, le terminal ZIT de Belgrade terminal ainsi qu'un nombre croissant de trains blocs en transit.
	11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Rien à signaler.

**RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE SUR LES MESURES NATIONALES VISANT À
PROMOUVOIR LE TRANSPORT INTERMODAL**

SLOVAQUIE

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
1.	Place attribuée au transport intermodal dans la politique des transports	<p>Dans la «Politique des transports de la République slovaque jusqu'en 2015», approuvée par le Gouvernement slovaque (loi n° 445 du 8 juin 2005), la Slovaquie reconnaît l'importance du transport combiné. Cette politique a pour but d'assurer une mobilité durable par les moyens suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Instaurer des conditions transparentes et harmonisées propices à la concurrence économique sur le marché des transports; 2) Assurer la modernisation et le développement des infrastructures de transport; 3) Assurer un financement suffisant du secteur des transports; 4) Réduire l'impact négatif des transports sur l'environnement; 5) Améliorer la qualité des services de transport et développer ces services; 6) Soutenir la recherche-développement dans le domaine des transports; 7) Gérer les incidences de la mondialisation des transports.
2.	Institutions nationales et internationales	
	2.1 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination nationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	<p>Pour réduire l'impact des transports sur l'environnement, il faudrait également parvenir à un équilibre optimal entre les différents modes de transport en opérant une transition vers les modes plus respectueux de l'environnement (train, navigation intérieure et transport intermodal).</p>

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	2.2 Prendre des mesures afin de renforcer la coordination internationale des politiques (environnement, aménagement du territoire, transports)	Les quatre pays du Groupe de Visegrad (V4) (République tchèque, Hongrie, Pologne et Slovaquie) échangent des informations sur leurs politiques des transports respectives et sur la coordination de ces politiques, dans le cadre d'un groupe d'experts du transport combiné. L'accent est mis principalement sur le développement des infrastructures, le soutien apporté au transport combiné, une tarification incitant à l'utilisation du rail et d'autres mesures de soutien au transport intermodal dans les pays du V4.
3.	3.1 Créer des conditions d'égalité de concurrence entre les différents modes de transport	<p>La politique des transports de la République slovaque jusqu'en 2015 fixe les priorités suivantes pour l'instauration de conditions transparentes et harmonisées propices à une concurrence économique sur le marché des transports:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Libéralisation du marché des transports, à savoir délivrance et attribution de licences dans la transparence, mise en place d'un cadre réglementaire et d'un bureau chargé d'en surveiller l'application (déjà fait), libéralisation du transport ferroviaire national et international sur l'ensemble du réseau ferré (à compter du 1^{er} janvier 2008); 2) Harmoniser les conditions dans lesquelles fonctionne le marché des transports, introduire des redevances d'utilisation, harmoniser les systèmes de tarification des infrastructures de transport pour tous les modes de transport, mettre en place une tarification efficace dans les transports ferroviaires, veiller à ce que pour tous les types de transport les coûts externes soient pris en considération dans la tarification des infrastructures et intégralement pris en charge par l'entité qui en est responsable; 3) Accès aux infrastructures de transport, adoption de dispositions législatives définissant les conditions d'accès à l'infrastructure ferroviaire conformément à la législation de l'Union européenne; garantir l'accès non discriminatoire aux ports publics et aux services des terminaux de transport intermodal.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	3.2 Développer des interfaces entre les modes de transport plus efficaces et moins onéreuses	Rien à signaler.
4.	Réseaux, terminaux, et centres logistiques	
	4.1 Appliquer des normes internationales (par exemple, l'AGTC et son Protocole sur le transport combiné par voies navigables)	La Slovaquie a signé l'Accord AGTC en 1994 et reconstruit ses voies ferrées en respectant point par point les normes énoncées dans cet accord. Faute de capacités suffisantes, les travaux de réfection progressent très lentement. Il est probable que sur les 1 033 km de voies ferrées AGTC que compte la Slovaquie, seuls 300 km environ seront reconstruits d'ici fin 2008. Les terminaux intermodaux nouvellement construits satisferont aux normes et aux caractéristiques de l'AGTC. La Slovaquie n'a pas encore signé le Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable. Note: la reconstruction des lignes de chemins de fer visées dans les accords AGC et AGTC se fera au titre de l'axe prioritaire n° 1 du programme des activités de transport pour 2007-2013, comme indiqué ci-après.
	4.2 Intégrer la planification des terminaux dans la planification des transports et l'aménagement du territoire aux niveaux national, régional et transfrontalier	En 2006-2007, le Ministère des transports a établi un programme des activités de transport pour la période 2007-2013. Conformément à l'axe prioritaire n° 1, il est prévu de construire quatre terminaux intermodaux publics modernes près de Bratislava, Žilina, Košice et Zvolen, qui feront partie de centres logistiques voisins. Ce plan permettra d'atteindre les objectifs de transport combiné mentionnés au point 2 ci-dessus.
	4.3 Prendre des mesures administratives pour améliorer l'accès aux terminaux	Tous les nouveaux terminaux seront publics et l'accès à leurs services sera non discriminatoire, conformément à la législation de l'UE. L'organisme de surveillance des chemins de fer veillera au respect du principe de non-discrimination.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	4.4 Prendre des mesures administratives pour améliorer le fonctionnement et les installations des terminaux	Tous les nouveaux terminaux intermodaux offriront uniquement des services terminaux et n'auront pas le droit d'offrir des services de transport, conformément à la Directive 1991/440/CE.
5.	Interopérabilité	
	5.1 Assurer la compatibilité des systèmes d'information et des systèmes de signalisation ferroviaires	La Slovaquie a pris des mesures pour assurer la compatibilité avec les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur. Le système ETCS-niveau 1 est installé sur le corridor V.a (Bratislava – Nové Mesto nad Váhom) et le système ETCS-niveau 2 sera installé à partir de Nové Mesto nad Váhom en 2009. Conformément au plan européen de déploiement, les prescriptions concernant les STI-TAF seront appliquées d'ici 2012.
	5.2 Introduire des systèmes d'information électroniques	Conformément au plan européen de déploiement, les prescriptions concernant les STI-TAF seront appliquées d'ici 2012. La Slovaquie a mis en place des services d'information fluviale (SIF) conformément à la Directive 2005/44/CE.
	5.3 Autres mesures	Rien à signaler.
6.	Mesures de soutien financières et fiscales	
	6.1 Soutien financier pour les investissements (installations, matériel roulant, systèmes, etc.)	Sur la base du décret gouvernemental n° 304 du 14 mai 2008, le Ministère des transports établira une réglementation concernant l'appui aux équipements techniques dans le transport intermodal pour la période 2010-2013. Cette réglementation vise à encourager l'achat d'équipements techniques pour le transport intermodal au moyen de subventions pouvant s'élever jusqu'à 15 % du prix de ces équipements. Ce soutien est rendu nécessaire par la construction et le fonctionnement, jusqu'en 2013, de nouveaux terminaux intermodaux publics.

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	6.2 Soutien financier pour les activités (activités initiales, spéciales, etc.)	Conformément à la loi n° 491/M-2006, qui habilite le Ministère des transports à accorder des subventions au transport combiné, ce ministère peut apporter aux services de transport combiné récemment mis en place, pendant trois ans, un soutien financier pouvant représenter jusqu'à 30 % de leurs coûts de fonctionnement ou à hauteur du budget disponible. Peuvent bénéficier de cette aide les entreprises qui sont établies sur le territoire slovaque et dont le budget annuel s'élève à 20 millions de SK (0,66 million d'euros). Le Ministère des transports a demandé au Ministère de l'économie de porter cette somme à 1,66 million d'euros par an pour la période 2009-2013.
	6.3 Mesures de soutien fiscales (taxe sur les véhicules, exemption de la redevance d'utilisation de l'infrastructure routière, etc.)	La loi n° 582/2004 exonère de la taxe sur les véhicules tous les véhicules routiers nationaux (c'est-à-dire les véhicules à moteur et leurs remorques) qui sont utilisés pour le transport combiné rail-route. Si le véhicule a effectué plus de 60 parcours dans le cadre du transport combiné, il peut être demandé aux bureaux des impôts de rembourser 50 % de la taxe annuelle sur le véhicule. Cette loi donne partiellement effet à la Directive 1992/96/CE. Le Ministère des transports envisage d'étendre cette exonération de la taxe sur les véhicules.
7.	Mesures de soutien réglementaires	
	7.1 Exemption des restrictions et des interdictions de circulation	La Slovaquie accorde des exemptions de certaines restrictions et interdictions de circulation pour les parcours initiaux et terminaux des activités de transport combiné. Il est interdit aux tracteurs, aux véhicules à moteur et aux remorques de plus de 7,5 t de circuler le samedi de 7 heures à 20 heures entre le 1 ^{er} juillet et le 31 août et de minuit à 22 heures les jours fériés. Les parcours effectués dans le cadre du transport combiné ne sont pas frappés par cette interdiction.
	7.2 Libéralisation des parcours initiaux et terminaux	Dans le cadre des activités de transport combiné, les trajets de départ et d'arrivée effectués par route sont libéralisés pour les véhicules à moteur immatriculés au sein de l'Union européenne ou dans l'Espace économique européen, et qui détiennent une licence communautaire, compte tenu des dispositions légales pertinentes de l'Union européenne (en particulier le Règlement n° 881/92/CE).

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	7.3 Maintenir des limites de poids supérieures pour les véhicules routiers affectés au transport d'unités de transport intermodales (UTI)	Le poids maximal en charge des véhicules routiers effectuant des livraisons dans la zone libéralisée des terminaux intermodaux est de 44 t lorsque ces véhicules transportent des conteneurs ISO de 40 pieds.
	7.4 Simplifier le contrôle des documents	Les véhicules routiers utilisés dans le transport combiné en Slovaquie bénéficient de privilèges. C'est pourquoi il doit être prouvé au moyen des documents appropriés qu'il s'agit bien d'une opération de transport combiné relève bien de ce type de transport.
	7.5 Systèmes de «bonus» pour le transport intermodal	Sur la base d'accords bilatéraux concernant le transport de marchandises par route ou d'accords sur le transport combiné international passés avec des États non membres de l'UE, il est possible de promouvoir le transport intermodal, par exemple en octroyant des autorisations supplémentaires pour le transport de marchandises par route si la route roulante est utilisée à l'intérieur en direction ou à partir de la Slovaquie.
	7.6 Application rigoureuse des réglementations relatives au transport routier	Toute infraction à la loi sur les transports routiers est sanctionnée (par exemple en application de la loi n° 725 relative aux conditions de circulation).
	7.7 Autres mesures de soutien réglementaires	Rien à signaler.
8.	Opérations	
	8.1 Libéraliser l'accès aux réseaux ferroviaires	L'accès au réseau ferré slovaque est libre depuis le 1 ^{er} janvier 2008.
	8.2 Libéraliser l'accès aux réseaux de transport fluvial	La Slovaquie a libéralisé l'accès au réseau de transport fluvial conformément à la Convention de Belgrade.
9.	Suivi du marché	

	Objectifs et points à traiter ¹	Explications
	9.1 Garantir la disponibilité d'informations statistiques cohérentes et fiables	Rien à signaler.
	9.2 Établir des inventaires des goulets d'étranglement	La Slovaquie n'a pas encore établi d'inventaire des goulets d'étranglement.
	9.3 Mettre sur pied des bureaux d'information sur le transport maritime à courte distance	Bien qu'elle n'ait pas d'accès à la mer, la Slovaquie s'intéresse au développement des autoroutes de la mer qui constituent une véritable solution de rechange concurrentielle au transport routier. La Slovaquie soutient activement l'idée de prolonger les réseaux logistiques à base maritime vers l'intérieur de l'Europe à partir des ports. Ces réseaux devraient offrir des solutions plus durables (et aussi plus rentables) que les réseaux de transport purement routier. La Slovaquie ne dispose pas d'un centre de promotion du transport maritime à courte distance mais se prépare à mettre en place un centre de promotion du transport intermodal ouvert à toutes les parties intervenant dans la chaîne logistique intermodale.
10.	Encourager la recherche relative à l'ensemble des éléments de la chaîne de transport	Rien à signaler.
11.	Opérateurs dans les réseaux de transport intermodal	
	11.1 Promouvoir la coopération et les partenariats	Rien à signaler.
	11.2 Promouvoir l'utilisation du transport intermodal pour le transport de marchandises dangereuses	Rien à signaler.

Objectifs et points à traiter ¹	Explications
11.3 Encourager l'utilisation de pools internationaux de wagons	Rien à signaler.
11.4 Encourager l'utilisation de trains blocs entre les terminaux	Outre les mesures d'encouragement mentionnées au point 6.2 ci-dessus, des mesures ont été prises en faveur de la création de trains blocs entre les terminaux. Conformément aux dispositions réglementaires des Chemins de fer slovaques concernant la tarification applicable à des types spéciaux de véhicules, il est possible d'accorder une réduction de 50 % par rapport au tarif maximal demandé pour faire circuler des trains blocs dans le cadre du transport intermodal.
11.5 Promouvoir l'utilisation de systèmes d'échange de données informatisées efficaces et compatibles (pour le suivi et la localisation, par exemple)	Rien à signaler.
