

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (84) 643

Vol. 1984/0239

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

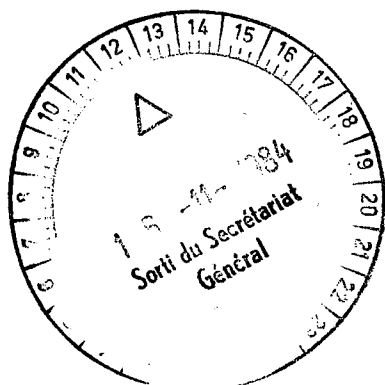
KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

KOM(84) 643 endelig udg.

Bruxelles, den 14. november 1984

Anden Rapport fra Kommissionen
til Rådet

Forhandlinger med Østrig på
indland transportområdet



KOM(84) 643 endelig udg.

Anden Rapport fra Kommissionen
til Rådet om
Forhandlinger med Østrig på
indland transportområdet

1. Udviklingen siden december 1983

1.1. Med udgangspunkt i Kommissionens rapport om første forhandlingsrunde (1) fortolkede Rådet i december 1983 (2) forhandlingsdirektiverne fra 1981 (3) således, at det i næste fase af forhandlingerne er nødvendigt at udarbejde en sammenlignende oversigt over landevejstrafikken og vejafgifterne i Fællesskabet og i Østrig og i den forbindelse tage hensyn til samtlige økonomiske og finansielle aspekter. Rådet har imidlertid forbeholdt sig sin stilling med hensyn til et eventuelt bidrag fra Fællesskabet til et infrastrukturprojekt i Østrig.

1.2. Under forhandlingsrunden i 1984 har man hovedsagelig koncentreret sig om at udarbejde denne oversigt.

Efter Rådets ønske er denne oversigt baseret på en undersøgelse foretaget af et schweizisk institut samt på en supplerende østrigsk undersøgelse.

1.3. Den 1. januar 1984 afskaffede Østrig på Brenner-motorvejen den værste diskrimination for transportvirksomhederne i Fællesskabet, nemlig de årlige afgiftsabonnementer (4). Samtidig gennemførte man en betydelig forhøjelse af vejskatten og motorvejsafgifterne. Dette havde Rådet i øvrigt taget til efterretning i december 1983.

(1) Kommissionens rapport til Rådet - Dok. KOM(83) 256 endelig udg.
(2) Rådets konklusioner af 20.12.1983 - Rådets dok. PV/CONS 88 TRANS 92.
(3) Rådets afgørelse af 15.12.1981 - Rådets dok. TRANS 186 A-58 AELE
(4) Dok. NEG.AUT/TRANS/84/1 af 13.2.1984.

1.4. I juli 1984 bebudede den østrigske forbundsregering et tiårigt program, som havde til formål at fremme en overførsel af godstransporten i transit ad landevej til jernbane ved hjælp af den teknik, der anvendes inden for kombineret transport ad jernbane og landevej. Østrigerne har til hensigt at fastsætte jernbanetarifferne for "die Rollende Landstrasse" således, at transportvirksomhederne tilskyndes til at vælge transport ad jernbane, hvilket vil indebære besparelser med hensyn til vejskat og motorvejsafgifter samt brændstof.

1.5. Den 7. september 1984 overbragte den østrigske mission ved De europæiske Fællesskaber Kommissionen et "non-paper" (5), hvori den mindede om sin stillingtagen i forhandlingerne og bad Fællesskabets medlemsstater om aktivt at medvirke til en forbedring af transportforbindelserne nord-syd og nordvest-sydøst. Desuden insisterede Østrig på, at Fællesskabet foretog en "kursændring i de hidtil ufrugtbare forhandlinger om transittrafikken" og forlangte "en rimelig erstatning for de meget omfattende udgifter", som Østrig havde afholdt på transitområdet.

2. Resultaterne af drøftelserne i Wien

Den 4. og 5. oktober 1984 rejste transportkommissæren efter indbydelse fra den østrigske regering til Wien for at gøre status vedrørende forbindelserne mellem Fællesskabet og Østrig på transportområdet og i den forbindelse navnlig vedrørende forhandlingerne med ministeren for offentlige arbejder Sekanina og ministeren for transport og samfundsøkonomiske anliggender Lacina.

(5) Bilag til dokument NEG/AUT/TRANS/84/6 af 17. oktober 1984.

Besøget viste, at Østrig

- i princippet opretholder sin oprindelige anmodning om et økonomisk bidrag fra Fællesskabet til IKPA-motorvejen, og at denne anmodning ikke berøres af det østrigske program til fremme af en overflytning af godstransporten i transit ad landevej til jernbane
- er indforstået med, at de nærmere enkeltheder i den oprindelige anmodning under alle omstændigheder må tages op til revision og tilpasses de nye forhold. I den forbindelse understregede transportkommissæren Fællesskabets vanskelige økonomiske situation
- på betingelse af, at der findes en hensigtsmæssig løsning på dens anmodning om økonomisk støtte, er villig til at arbejde snævert sammen med Fællesskabet inden for alle områder af transporten, navnlig kombineret transport, samarbejde mellem jernbanerne, lettelse af grænsepassagen samt en fælles indsats for at finde en europæisk løsning på problematikken omkring betalingen for anvendelsen af infrastrukturerne
- ikke udelukker, at der kan blive tale om restriktive ensidige foranstaltninger vedrørende transittrafikken ad landevej, hvis Fællesskabet ikke bidrager til en løsning af de skitserede problemer.

3. Evalueringselementer med henblik på videreførelsen af forhandlingerne

En analyse af forhandlingssituationen må baseres på følgende elementer:

- 3.1. - Østrig spiller på grund af sin geografiske beliggenhed og på grund af Schweiz' yderst restriktive politik med hensyn til transittrafikken ad landevej en afgørende rolle for nord-syd og norvest-syd trafikken i Europa. Statistikkerne viser, at transittrafikken ad landevej gennem Østrig er steget betydeligt og understreger betydningen heraf for Fællesskabet:

1971	4,1 mio t	
1983	18,5 mio t	(heraf har der for 97,3% af varernes vedkommende været tale om transport mellem to fællesskabslande eller mellem ét fællesskabsland og et tredjeland).
	= 450%	

Til sammenligning kan det anføres, at jernbanetranssittrafikken er steget fra

8,1 mio t i 1971 til

9,4 mio t i 1984

= + 16%

- 3.2. - Behovet for transit gennem det østrigske territorium gør sig ikke blot gældende for den kommercielle varetrafik, men også for passagertrafikken, hvad enten der er tale om turisme eller om arbejdere, der rejser med privatbil. I 1983 kørte ca. 6 mio privatbiler gennem Østrig ad Brenner-, Tauern- og IKPA-motorvejen, og for 98% af denne trafiks vedkommende var der tale om biler, der enten kom fra eller skulle til et fællesskabsland.

- 3.3. - Transittrafikken ad landevej skaber et vist antal problemer for Østrig:

- . Den er koncentreret på tre hovedlinjer (Brenner, Tauern og Innkreis-Pyhrnvejen), som østrigerne har måttet eller må anlægge og dimensionere i vid udstrækning under hensyntagen til transittrafikken. Oversigten viser, at 92% af de lastbiler og 71% af de privatbiler, der benytter Brenner-motorvejen, kører i transit. På grund af investeringerne i transitvejene, som de østrigske myndigheder har beregnet til at udgøre over 50 mia Schillings (ca. 3,18 mia ECU), hævder østrigerne, at de har måttet vente med visse investeringer i infrastrukturer til rent nationalt brug.
- . Transittrafikken bidrager til at slide på infrastrukturerne. Ifølge Kommissionens beregninger betaler denne trafik ikke for de samlede udgifter, den forårsager. Dette er forøvrigt også tilfældet for den østrigske transittrafik gennem Fællesskabet.
- . Det antal lastbiler, der kører i transit, samt antallet af privatbiler, som er meget varierende på de forskellige årstider, bidrager ligeledes til at forværre køddannelserne i vejtrafikken. Disse køddannelser har en uheldig indflydelse på den transport, der har direkte forbindelse med det østrigske erhvervsliv, og den forøgede

trafiktæthed påvirker antallet af ulykker.

- . Desuden har denne trafik uheldige konsekvenser for miljøet (luftforurening og støj). Dette går ud over turistområderne og lokalbefolkningen. På nuværende tidspunkt er det ikke muligt at sætte tal på disse eksterne omkostninger, som derfor ikke er med taget i oversigten, men man bør alligevel være opmærksom herpå.

3.4. - Ved udarbejdelsen af den samlede oversigt over trafikken og vejudgifterne må man være opmærksom på følgende forhold:

- . der er uenighed om visse fundamentale hypoteser, der lægges til grund for udarbejdelsen af denne oversigt. Østrigerne modsætter sig, at man medinddrager den bilaterale transport i oversigten, da de hævder, at denne trafik er i begge parter interesse, hvorimod transittrafikken efter østrigernes opfattelse ikke er af interesse for det østrigske erhvervsliv. Fællesskabet har på sin side gjort gældende, at det ikke er trafikken karakter (transit eller ej) der er afgørende for sliddet på vejene, men derimod køretøjets art og anvendelse.
- . visse tal foreligger ikke,
- . transittrafikken eksterne omkostninger (luftforurening, støj osv.) kan ikke gøres op i tal.

Denne oversigt er derfor kun af relativ værdi og kan kun være et af elementerne i en politisk vurdering af den østrigske ansøgning og af de problemer omkring transittrafikken, som østrigerne har gjort opmærksom på.

3.5. - Fællesskabets medlemsstater kan ikke være interesserede i, at Østrig prøver at løse disse problemer i forbindelse med transittrafikken gennem ensidige, dirigistiske foranstaltninger.

3.6. - Østrig har indgivet sin anmodning om et økonomisk bidrag fra Fællesskabet til et infrastrukturprojekt for over 7 år siden. Nu må der tages stilling til anmodningen. For østrigerne er det en forudsætning for videreførelsen af forhandlingerne, at denne stillingtagen bliver acceptabel for dem.

3.7. - Som forhandlingerne har vist hidtil, er der gode muligheder for et samarbejde med Østrig på andre områder af transportpolitikken end de rent økonomiske og dermed for at opnå en transitordning, der er i bedre overensstemmelse med begge parter's interesser (6). Det forekommer navnlig muligt at lade samarbejdsaftalen omfatte et samarbejde på infrastrukturområdet, der indebærer økonomisk støtte fra Fællesskabet til infrastrukturprojekter inden for kombineret transport på Fællesskabets territorium og i Nord- og Sydøstrig. Østrigerne finder imidlertid ikke, at dette er et tilfredsstillende svar på deres anmodning om økonomisk støtte, hvilket de klart har ladet transportkommissæren forstå under dennes besøg i Wien.

3.8. - Fællesskabets nuværende økonomiske situation og det stadium man er nået til i forhandlingerne, gør det ikke muligt for Rådet på nuværende tidspunkt at forpligte sig økonomisk til at betale et bestemt beløb til et infrastrukturprojekt i Østrig. Men dette udelukker ikke, at der kan findes en løsning, som kan tilgodese de forhold, der taler i Østrigs favør på transitområdet. En sådan løsning ville bestå i, at Fællesskabet i forhandlingernes konklusioner og i en samarbejdsaftale anerkender princippet om at yde et økonomisk bidrag til et transitinfrastrukturprojekt i Østrig. Om valget af projekt, beløbets størrelse og de øvrige betingelser for et sådant bidrag skal der senere indledes forhandlinger om en specialaftale, som skal være i overensstemmelse med Fællesskabets transportinfrastrukturprogram.

(6) Dette er i virkeligheden tilfældet for alle områder indeholdt i forhandlingsdirektiverne. Derudover er Fællesskabet i færd med at forhandle en multilateral aftale med blandt andre Østrig om visse aspekter af kombineret transport.

4. Konklusion

4.1. På denne baggrund kan Fællesskabet vælge mellem følgende alternativer:

- enten må det afvise den østrigske anmodning og påtage sig ansvaret for konsekvenserne af denne afvisning. En indstilling af de nuværende forhandlinger kunne i realiteten medføre, at Østrig indfører nye ensidige foranstaltninger.
- eller også politisk anerkende princippet om, at fællesskabet yder et økonomisk bidrag, og ændre forhandlingsdirektiverne i overensstemmelse hermed og i overensstemmelse med førmtalte løsning. Denne løsning, som naturligvis også bør indebære, at fællesskabets eventuelle udgifter på sit eget territorium til lettelse af transittrafikken gennem Østrig tillægges stor betydning, vil gøre det muligt at fortsætte forhandlingerne. Et samarbejde på transportområdet, samt en erklæring fra Østrig om ikke at tage ensidige "restriktive" foranstaltninger på transportområdet uden en konsultation med Fællesskabet, vil reducere faren for ensidige foranstaltninger.

4.2. Det må erindres, at Kommissionen allerede i 1980, 1981 og 1983 udtalte sig til fordel for et økonomisk bidrag fra Fællesskabet til et infrastrukturprojekt i Østrig (7).

(7) Meddelelse fra Kommissionen til Rådet af 11. april 1980, KOM(80)86 endelig.

Meddelelse fra Kommissionen til Rådet af 11. maj 1981, KOM(81)139 endelig.

Rapport fra Kommissionen til Rådet af 20. maj 1983, KOM(83)256 endelig.