

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 Verschlusssachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

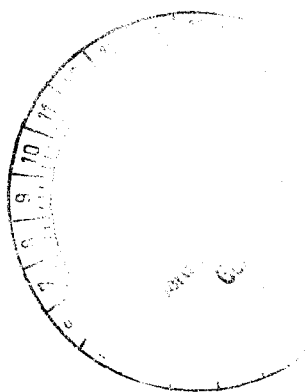
COM(84) 643 def.

Brussel, 14 november 1984

Tweede verslag van de Commissie aan de Raad

Onderhandelingen met Oostenrijk

over vervoerkwesties



Tweede verslag van de Commissie aan de Raad
Onderhandelingen met Oostenrijk
over vervoerkwesties

1. Ontwikkeling van het dossier sedert december 1983

- 1.1. Aan de hand van het verslag van de Commissie over de eerste onderhandelingsronde (1) heeft de Raad in december 1983 (2) de onderhandelingsrichtsnoeren van 1981 (3) geïnterpreteerd en verzocht om in de komende onderhandelingsfase een vergelijkende balans van het verkeer en de lasten bij het wegvervoer tussen de Gemeenschap en Oostenrijk op te stellen, waarbij alle economische en financiële aspecten in aanmerking worden genomen. De Raad heeft evenwel nog geen besluit over een eventuele bijdrage van de Gemeenschap voor een infrastructuurproject in Oostenrijk genomen.
- 1.2. De onderhandelingsronde van 1984 was hoofdzakelijk gewijd aan de opstelling van deze balans. Deze balans is, zoals de Raad heeft gewenst, gebaseerd op de door een Zwitsers instituut gemaakte studie en een aanvullende Oostenrijkse studie.
- 1.3. Op 1 januari 1984 heeft Oostenrijk op de Brenner-autoweg de belangrijkste discriminatie jegens de vervoerders van de Lid-Staten, die bestond in tolkaarten van een heel jaar (4) afgeschaft. Tegelijkertijd heeft het land evenwel de wegenbelasting en tolgeldens sterk opgevoerd. De Raad had daarvan reeds in december 1983 kennis genomen.

./.

-
- (1) Verslag van de Commissie aan de Raad - Doc. COM(83) 256 def.
(2) Conclusies van de Raad van 20.12.1983 - Doc. van de Raad PV/CONS 88 TRANS 92
(3) Besluit van de Raad van 15.12.1981 - Doc. van de Raad TRANS 186 - A-58 AELE
(4) Doc. NEG.AUT/TRANS/84/1 van 13.2.1984

- 1.4. In Juli 1984 heeft de Oostenrijkse regering een zesjaren-programma aangekondigd dat ten doel heeft het transitogoederen-vervoer over de weg voortaan, in de vorm van gecombineerd spoor-wegvervoer, per spoor te doen plaatsvinden. Oostenrijk wil de tarieven voor dit spoorvervoer over de "Rollende Landstrasse" zo vaststellen dat de vervoerders zoveel mogelijk spontaan kiezen voor spoorvervoer, waarmee tevens wegenbelasting en tolgelden kunnen worden vermeden en op brandstoffen kan worden bespaard.
- 1.5. Op 7 september 1984 heeft de Oostenrijkse missie bij de Europese Gemeenschap de Commissie een "non-paper" (5) voorgelegd waarin het land nog eens zijn standpunt herhaalt en waarin de Lid-Staten van de Europese Gemeenschap worden verzocht actief mee te werken aan de verbetering van de Noord-Zuid en Noord-West/Zuid-Oost verbindingen. Ook heeft Oostenrijk erop aangedrongen dat de Gemeenschap de tot nu toe vruchteloze onderhandelingen over het transitoverkeer in een andere baan leidt en om een billijke vergoeding voor hetgeen Oostenrijk tot nu toe op het gebied van het transitovervoer heeft gepresteerd, hetgeen zeer veel is, verzocht.

2. Resultaten van de besprekingen in Wenen

Het voor vervoer verantwoordelijke Commissielid heeft op uitnodiging van de Oostenrijkse regering op 4 en 5 oktober 1984 een bezoek aan Wenen gebracht om daar de betrekkingen tussen de Gemeenschap en Oostenrijk op vervoergebied alsook de desbetreffende behandelingen met de ministers Sekanina (Openbare werken) en Lacina (Vervoer en Openbare Economie) te bespreken.

./.

(5) Bijlage bij document NEG/AUT/TRANS/84/6 van 17 oktober 1984

Bij dit bezoek is gebleken dat Oostenrijk

- in principe zijn oorspronkelijk verzoek om financiële steun van gemeenschap voor de IKPA-autoweg - dat overigens geheel los staat van het Oostenrijkse programma voor transitovervoer per spoor handhaaft ;
- erkent dat de inhoud van het oorspronkelijk verzoek in ieder geval dient te worden herzien en aangepast aan de nieuw omstandigheden - het Commissielid heeft in dit verband gewezen op de moeilijke financiële situatie waarin de Gemeenschap verkeert ;
- mits behoorlijke oplossing wordt gevonden voor genoemd verzoek om financiële steun, bereid is nauw samen te werken met de Gemeenschap op alle vervoerterreinen en vooral wat betreft het gecombineerd vervoer, de samenwerking tussen de spoorwegen, de vereenvoudiging van de formaliteiten aan de grens en het gezamenlijk zoeken naar een Europese oplossing voor het probleem in verband met de kosten van het gebruik van de infrastructuur ;
- beperkende unilaterale maatregelen ten aanzien van het transitovervoer over de weg niet uitsluit indien de Gemeenschap niet wil bijdragen tot het vinden van een oplossing voor bovengenoemde problemen.

3. Punten waarmee bij de voortzetting van de onderhandelingen rekening dient te worden gehouden.

Bij een analyse van de huidige staat van onderhandelingen met Oostenrijk dient met de volgende punten rekening te worden gehouden.

3.1. Door de geografische ligging en het zeer restrictieve beleid van Zwitserland ten aanzien van het transitovervoer over de weg speelt Oostenrijk voor het noord-zuid en noord-west/zuid-oostverkeer in Europa een uiterst belangrijke rol. Uit de statistieken blijkt dat het weg-goederenvervoer door Oostenrijk aanzienlijk is toegenomen hetgeen dus duidelijk het primordiale belang van dit land voor de Gemeenschap weergeeft :

1971	4,1 miljoen ton	(97,3 % van de goederen werd vervoerd
1983	18,5 miljoen ton	tussen twee Lid-Staten van de Gemeen-
		schap of tussen een Lid-Staat van de
		Gemeenschap en een derde land).

= + 450 %

./.

Ter vergelijking kan worden opgemerkt dat het transitospoorverkeer is toegenomen van

1971 8,1 miljoen ton

1983 9,4 miljoen ton

= + 16 %

3.2. Het transitovervoer door Oostenrijk is niet alleen van belang voor het goederenverkeer doch ook voor het reizigersverkeer (zowel toeristen als arbeiders) met personenauto's. In 1983 passeerden ongeveer 6 miljoen personenwagens de autosnelwegen van de Brenner, de Tauern en de IKPA waarvan 98% afkomstig was van of op weg was naar een land van de Gemeenschap.

3.3. Aan het transitoverkeer zijn voor Oostenrijk een aantal bezwaren verbonden :

- dit verkeer is geconcentreerd op de drie hoofdverbindingswegen (Brenner, Tauern, Innkreis-Pyhrn-weg) die Oostenrijk hoofdzakelijk vanwege het transitoverkeer heeft of zal moeten aanleggen en ook daarop moet afstemmen. Vastgesteld is dat 92% van de vrachtwagens en 71% van de personenwagens die de Brenner passeren deel uitmaken van transitoverkeer. Vanwege de investeringen in de transitowegen, waarmee volgens de Oostenrijkse overheid ruim 50 miljard oostenrijkse schilling (+ 3,18 miljard Ecu) zijn gemoeid, heeft Oostenrijk, naar zijn zeggen, bepaalde investeringen in infrastructuur van uitsluitend nationaal belang moeten uitstellen.
- Het transitoverkeer draagt bij tot de slijtage van de infrastructuur. Volgens de berekeningen van de Commissie kunnen met het transitoverkeer niet de totale infrastructuurkosten worden gedekt. (Dit geldt overigens ook voor het Oostenrijkse transitoverkeer door de Gemeenschap).
- Door de omvang van het transitovrachtwagenverkeer en het, al naar gelang van het seizoen variërende, aantal personenauto's heeft het land een grotere verkeerscongestie. Deze congestie is nadelig voor al het vervoer dat rechtstreeks ten goede komt aan de

Oostenrijkse economie terwijl de grotere verkeersdichtheid op zijn beurt voor meer ongelukken zorgt.

- Aan dit verkeer zijn bovendien bezwaren voor het milieu verbonden (verontreiniging, lawaai). De toeristische gebieden en de plaatselijke bevolking ondervinden volop de nadelige gevolgen daarvan. Op het ogenblik kunnen deze externe kosten nog niet in cijfers worden uitgedrukt zodat deze ook niet in de balans zijn verwerkt doch deze mogen niet uit het oog worden verloren.

3.4. Wat het vergelijkend overzicht van het verkeer en de lasten aangaat dient rekening te worden gehouden met het feit dat :

- men het niet eens is over bepaalde fundamentele punten van deze balans. Zo wil Oostenrijk niet, het bilateraal vervoer daarin verwerkt zien, aangezien dit van wederzijds belang voor beide partijen is, terwijl het transitoverkeer door Oostenrijk voor de Oostenrijkse economie geen enkel belang inhoudt. De Gemeenschap heeft er van haar kant op gewezen dat het slijten van de wegen niet afhangt van de aard van het verkeer (al dan niet transitoverkeer) doch van het soort voertuig of de kwaliteit daarvan,
- bepaalde cijfers ontbreken,
- de externe kosten (vervuiling, lawaai, enz.) van het transitoverkeer kunnen niet in cijfers worden uitgedrukt.

De balans krijgt op die manier een relatieve waarde en kan alleen in feite nog maar dienen als criterium voor een politieke beoordeling van de door het transitovervoer door Oostenrijk en het Oostenrijkse verzoek gestelde problemen.

3.5. De Gemeenschap en haar Lid-Staten hebben er alle belang bij dat Oostenrijk deze problemen niet via unilaterale dirigistische maatregelen ten aanzien van dit transitoverkeer tracht op te lossen.

3.6. Oostenrijk heeft haar verzoek om een financiële bijdrage van de Gemeenschap voor een infrastructuurproject in Oostenrijk al meer dan zeven jaar geleden ingediend. Er moet nu onverwijld een antwoord worden gegeven. Een behoorlijke oplossing vormt voor Oostenrijk een voorwaarde voor voortzetting van de onderhandelingen.

3.7. Zoals tot nu toe uit de onderhandelingen is gebleken, bestaan er tal van mogelijkheden om met Oostenrijk samen te werken op andere dan financiële terreinen van het vervoerbeleid die eveneens kunnen bijdragen tot de totstandkoming van een beter aan de belangen van beide partijen aangepaste transitoregeling (6). Zo zou in de samenwerkingsovereenkomst kunnen worden voorzien in samenwerking op infrastructuurgebied in de vorm van financiële steun van de Gemeenschap voor infrastructuur voor gecombineerd vervoer op het grondgebied van de Gemeenschap ten noorden en ten zuiden ^{van} Oostenrijk. Zoals het land reeds duidelijk aan het voor het vervoer verantwoordelijke Commissielid tijdens diens bezoek aan Wenen te kennen heeft gegeven - acht Oostenrijk dit evenwel geen bevredigend antwoord op haar verzoek om een financiële bijdrage.

3.8. De huidige financiële situatie in de Gemeenschap en de stand van de onderhandelingen verhinderen de Raad op korte termijn financiële toezeggingen voor een infrastructuurproject in Oostenrijk te doen. Dit neemt evenwel niet weg dat een andere oplossing mogelijk is die stoelt op het saldo bij de balans verkeer-lasten in het voordeel van Oostenrijk voor het transit~~u~~vervoer over de weg door dit land. Deze oplossing zou er in bestaan dat de gemeenschap bij wijze van afronding van de onderhandelingen en in het kader van een samenwerkings~~_~~overeenkomst het principe van een financiële bijdrage voor een infrastructuurproject in Oostenrijk voor het transitoverkeer erkent. Over de keuze van het project, het bedrag en de andere voorwaarden voor haar financiële bijdrage zou in een later stadium worden onderhandeld, waarbij rekening zou worden gehouden met het communautair investeringsprogramma voor vervoerinfrastructuur.

./.

(6) Het betreft hier nl. alle in de onderhandelingsrichtsnoeren aangehouden terreinen . De gemeenschap onderhandelt bovendien over een multilaterale overeenkomst met o.a. Oostenrijk over bepaalde aspecten van het gecombineerde vervoer.

4. Conclusies

4.1. De Gemeenschap kan uit twee mogelijkheden kiezen :

- of wel verwerpt zij het Oostenrijkse verzoek en neemt daarbij alle verantwoordelijkheden voor de gevolgen daarvan op zich. De stopzetting van de lopende onderhandelingen zou nl de invoering door Oostenrijk van nieuwe unilaterale maatregelen ten gevolge kunnen hebben.
- of wel zij erkent, vanuit een politiek oogpunt, het principe van een financiële bijdrage van de Gemeenschap en wijzigt de onderhandelingsrichtsnoeren in die zin (zie boven genoemde oplossing). Deze oplossing, waarbij uiteraard ook een belangrijke plaats zou moeten worden gegeven aan de eventuele bijdrage van de Gemeenschap in een Oostenrijks infrastructuurproject ter verbetering van het transitoverkeer door dit land, zal voortzetting van de onderhandelingen mogelijk maken. Door instelling van een samenwerkingsregeling op vervoergebied en een clausule waarin Oostenrijk toezegt zonder raadpleging van de Gemeenschap geen restrictieve, unilaterale maatregelen op vervoergebied te zullen treffen, riskeert men ook minder unilaterale maatregelen.

4.2. Er wordt aan herinnerd dat de Gemeenschap zich reeds in 1980, 1981 en 1983 voor een financiële bijdrage van de Gemeenschap voor een infrastructuurproject in Oostenrijk heeft uitgesproken (7).

(7) Mededeling van de Commissie aan de Raad van 11 april 1980
COM(80) 86 def.
Mededeling van de Commissie aan de Raad van 11 mei 1981
COM(81) 139 def.
Mededeling van de Commissie aan de Raad van 20 mei 1983
(COM(83) 256 def.