

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.

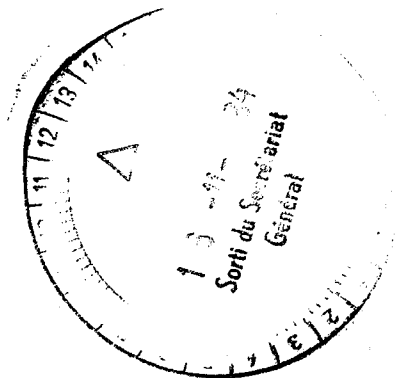
In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 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.

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(84) 643 final

Bruxelles, 14 novembre 1984



Deuxième rapport de la Commission au Conseil

Négociations avec l'Autriche
dans le domaine des transports terrestres

Deuxième rapport de la Commission au Conseil

Négociations avec l'Autriche
dans le domaine des transports terrestres

1. Evolution du dossier depuis décembre 1983

- 1.1. Sur la base du rapport de la Commission sur le premier round de négociation (1), le Conseil a interprété en décembre 1983 (2), les directives de négociations de 1981 (3) dans le sens qu'au cours du prochain stade de négociations il faudrait établir un bilan comparatif des trafics et des charges de transport routier entre la Communauté et l'Autriche qui comprendrait l'ensemble des aspects économiques et financiers. Le Conseil s'est toutefois réservé de prendre une décision au sujet d'une contribution éventuelle de la Communauté à un projet d'infrastructure en Autriche.
- 1.2. Le round de négociation de l'année 1984 était principalement consacré à l'établissement de ce bilan.
- Ce bilan est basé, comme le Conseil l'a souhaité, sur l'étude existante établie par un institut suisse ainsi qu'une étude complémentaire autrichienne.
- 1.3. Le 1er janvier 1984, l'Autriche a supprimé sur l'autoroute du Brenner la discrimination la plus importante qui touchait les transporteurs des Etats membres et portant sur les abonnements annuels de péages (4). En même temps, elle a augmenté considérablement le montant de la taxe routière et des péages. Le Conseil en avait d'ailleurs pris connaissance en décembre 1983.

./.

(1) Rapport de la Commission au Conseil - Doc. COM(83) 256 final

(2) Conclusions du Conseil du 20.12.1983 - Doc. du Conseil PV/CONS 88 TRANS 92

(3) Décision du Conseil du 15.12.1981 - Doc. du Conseil TRANS 186 A-58 AELE

(4) Doc. NEG.AUT/TRANS/84/1 du 13.2.1984

- 1.4. En juillet 1984, le gouvernement fédéral autrichien a annoncé un programme d'une durée de dix ans qui a pour objectif le transfert sur le rail du trafic routier de marchandises en transit, en utilisant les techniques du transport combiné rail-route. L'Autriche a l'intention de fixer les tarifs ferroviaires pour la "Rollende Landstrasse" ("route roulante") de façon telle que les utilisateurs de transport acceptent autant que possible librement l'offre du chemin de fer, ce qui impliquerait le non-paiement simultané des taxes routières et des péages ainsi qu'une économie de carburant.
- 1.5. Le 7 septembre 1984, la Mission autrichienne auprès des Communautés européennes a remis à la Commission un "non-paper" (5) rappelant sa position dans les négociations et demandant aux Etats membres de la Communauté européenne de collaborer activement à l'amélioration des relations de transport Nord-Sud et Nord-Ouest/Sud-Est. En outre, l'Autriche a insisté pour que la Communauté opère "un changement au cours des discussions infructueuses jusqu'ici sur le trafic de transit" et a réclamé "une indemnisation équitable des prestations préalables très importantes" que l'Autriche aurait fournies jusqu'à présent dans le secteur du transit.

2. Résultats des discussions à Vienne

Le Membre de la Commission, responsable pour les transports, s'est rendu, sur invitation du gouvernement autrichien, les 4 et 5 octobre 1984 à Vienne pour faire le point des relations Communauté - Autriche dans le domaine des transports et notamment des négociations correspondantes au cours d'entretiens avec MM. les Ministres Sekanina (Travaux publics) et Lacina (Transports et Economie publique).

./.

(5) Annexe au document NEG/AUT/TRANS/84/6 du 17 octobre 1984

La visite a démontré que l'Autriche

- maintient en principe sa demande initiale pour une contribution financière de la Communauté pour l'Autoroute IKPA et que cette demande n'est pas affectée par le programme autrichien pour le transport du transit routier de marchandises sur rail
- reconnaît que dans toute hypothèse les détails de sa demande initiale doivent être revus et adaptés aux circonstances nouvelles
 - A cet égard, le Membre de la Commission a souligné la situation financière difficile de la Communauté -
- sous condition qu'une solution adéquate soit trouvée pour sa demande financière, est disposée à collaborer étroitement avec la Communauté dans tous les domaines des transports et notamment dans le domaine des transports combinés, la coopération des chemins de fer, la facilitation du passage frontalier et la recherche en commun des éléments d'une solution européenne pour le problème des coûts de l'utilisation de l'infrastructure
- n'exclut pas des mesures restrictives unilatérales à l'égard du trafic routier de transit si la Communauté ne contribue pas à la solution des problèmes posés par celui-ci.

3. Eléments d'appréciation pour la poursuite des négociations

Une analyse de la situation actuelle des négociations avec l'Autriche doit prendre en considération les éléments suivants :

- 3.1 - A cause de sa situation géographique et de la politique très restrictive de la Suisse à l'égard du trafic routier de transit, l'Autriche joue un rôle clé pour le trafic Nord-Sud et Nord-Ouest/Sud-Est en Europe. Les statistiques montrent que le transit routier de marchandises à travers l'Autriche a évolué d'une manière remarquable et soulignent l'intérêt primordial de celui-ci pour la Communauté :

1971 4,1 millions tonnes

1983 18,5 millions tonnes (dont 97,3 % des marchandises ont été transportées entre deux Etats membres de la Communauté ou entre un Etat membre de la Communauté et un pays tiers).

= + 450 %

A titre de comparaison, on peut signaler que le trafic ferroviaire de transit a augmenté

de 1971 8,1 millions tonnes

à 1983 9,4 millions tonnes

= + 16 %.

- 3.2. - La nécessité de transiter le territoire autrichien joue non seulement pour le trafic commercial de marchandises, mais aussi pour le trafic de voyageurs, soit de tourisme, soit de travailleurs, notamment par voiture particulière. En 1983, sur les autoroutes du Brenner, du Tauern et de l'IKPA, environ 6 millions de voitures particulières ont traversé l'Autriche en transit et pour 98% des trajets effectués par ces véhicules l'origine ou la destination était un pays de la Communauté.
- 3.3. - Le trafic routier de transit crée un certain nombre d'inconconvénients à l'Autriche :
- . Il se concentre sur trois axes principaux (Brenner, Tauern, Innkreis- Pyhrn-route) que l'Autriche a dû construire ou doit construire et dimensionner dans une large mesure en fonction du trafic de transit. Le bilan montre que 92% des camions et 71% des voitures particulières utilisant le Brenner circulent en transit. A cause des investissements dans les routes de transit que les autorités autrichiennes chiffrent à plus de 50 milliards de Schillings autrichiens (+ 3,18 milliards d'ECU), l'Autriche soutient qu'elle a dû retarder certains investissements d'infrastructure pour des besoins purement nationaux.
 - . Le trafic de transit contribue à l'usure de l'infrastructure. Suivant les calculs de la Commission, il n'assure pas la couverture totale des coûts encourus. (Ceci s'applique par ailleurs aussi au trafic autrichien de transit par la Communauté.)
 - . Le volume atteint par les transports routiers lourds en transit et le trafic des voitures particulières qui varie fortement en fonction des saisons accentuent également le phénomène de congestion du trafic routier. Cette congestion influence défavorablement les opérations de transport au profit

direct de l'économie autrichienne et l'augmentation de la densité du trafic a des répercussions sur le nombre d'accidents.

- . En outre, ce trafic a des conséquences défavorables sur l'environnement (pollution de l'air, bruit). Les régions touristiques et les populations locales en subissent pleinement les inconvénients. Au stade actuel il n'est pas possible de chiffrer ces coûts externes qui, par conséquent, ne sont pas inclus au bilan, mais doivent pourtant être pris en considération.

3.4. - En prenant en considération le bilan comparatif des trafics et des charges on doit se rendre compte que :

- . il y a un désaccord sur certaines hypothèses fondamentales de ce bilan. L'Autriche s'oppose à l'introduction du transport bilatéral au bilan, puisque ce trafic serait dans l'intérêt mutuel des deux côtés, alors que le trafic de transit par l'Autriche ne présenterait pas un intérêt pour l'économie autrichienne. La Communauté de son côté a fait valoir que l'usure des routes ne dépend pas du caractère du trafic (transit ou autres) mais relève du type de véhicule ou de sa prestation.
- . certains chiffres ne sont pas disponibles ,
- . les coûts externes (pollution, bruit, etc.) du trafic de transit ne peuvent pas être chiffrés ,

Le bilan est alors d'une valeur relative et ne peut être qu'un élément pour une appréciation politique des problèmes posés par le transit routier par l'Autriche et la demande autrichienne.

3.5. - La Communauté et ses Etats membres ont tout intérêt que l'Autriche n'essaie pas de résoudre ces problèmes en prenant des mesures unilatérales dirigistes à l'égard de ce trafic de transit.

3.6. - L'Autriche a présenté sa demande concernant une contribution financière de la Communauté à un projet d'infrastructure en Autriche il y a déjà plus de sept ans. Il n'est plus possible de retarder la réponse. Une solution adéquate à cette demande constitue pour l'Autriche une condition de la poursuite des négociations.

./.

- 3.7. - Comme les négociations l'ont montré jusqu'ici, il existe de bonnes possibilités de coopérer avec l'Autriche dans des domaines de la politique des transports autres que les aspects financiers et qui peuvent également contribuer à réaliser un régime de transit mieux adapté aux intérêts des deux parties.⁽⁶⁾ Il paraît notamment possible de prévoir dans l'accord de coopération une collaboration dans le domaine de l'infrastructure incluant un support financier de la Communauté pour des projets relatifs aux infrastructures nécessaires pour les transports combinés, sur le territoire de la Communauté ~~et~~^{et} au Nord et au Sud de l'Autriche. Cependant, l'Autriche - comme elle l'a fait savoir clairement au Membre de la Commission responsable pour les Transports, à l'occasion de sa visite à Vienne - ne considérera pas cette mesure comme une réponse satisfaisante à sa demande de contribution financière.
- 3.8. - La situation financière actuelle de la Communauté et l'état d'avancement des négociations ne permettent pas au Conseil dans l'immédiat de s'engager financièrement sur un montant déterminé pour un projet d'infrastructure situé en Autriche. Mais ceci n'exclut pas une autre solution qui prendrait notamment en considération, dans le bilan des trafics et des charges, le solde en faveur de l'Autriche pour le transit routier par ce pays. Cette solution consisterait à ce que la Communauté reconnaisse en conclusion des négociations et dans le cadre d'un accord de coopération le principe d'une contribution financière de sa part à un projet d'infrastructure en Autriche pour le trafic de transit. Le choix du projet, le montant et les autres conditions de cette contribution financière feraient l'objet d'un accord spécifique à négocier ultérieurement et qui devrait être en cohérence avec le programme d'investissement de la Communauté en matière d'infrastructure de transport.

./.

(6) Il s'agit en effet de tous les domaines contenus dans les directives de négociation. En plus, la Communauté est en train de négocier un accord multilatéral avec, entre autres, l'Autriche, sur certains aspects du transport combiné.

4. Conclusion

4.1. Dans cette situation la Communauté se trouve devant l'alternative suivante :

- ou bien elle rejette la demande autrichienne, en assumant la responsabilité des conséquences de ce rejet. L'arrêt des négociations actuelles pourrait en effet avoir pour conséquence l'introduction de nouvelles mesures unilatérales de l'Autriche,
- ou bien elle reconnaît, sur un plan politique, le principe d'une contribution financière de la Communauté et modifie les directives de négociation dans ce sens, selon la solution citée précédemment. Cette solution, dans laquelle un rôle important devrait bien entendu également être donné aux dépenses éventuelles de la Communauté sur son territoire pour faciliter le transit à travers l'Autriche, permettrait la poursuite des négociations. L'établissement d'un régime de coopération dans le domaine des transports ainsi qu'une clause par laquelle l'Autriche s'engagerait à ne pas adopter de mesures unilatérales "restrictives" dans le domaine des transports sans consultation de la Communauté réduiraient le risque des mesures unilatérales.

4.2. Il est à rappeler que la Commission s'est déjà prononcée en 1980, 1981 et 1983 en faveur d'une contribution financière de la Communauté pour un projet d'infrastructure en Autriche (7)

(7) Communication de la Commission au Conseil du 11 avril 1980,
COM(80)86 final

Communication de la Commission au Conseil du 11 mai 1981,
COM(81)139 final et

Rapport de la Commission au Conseil du 20 mai 1983,
COM(83)256 final