

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.

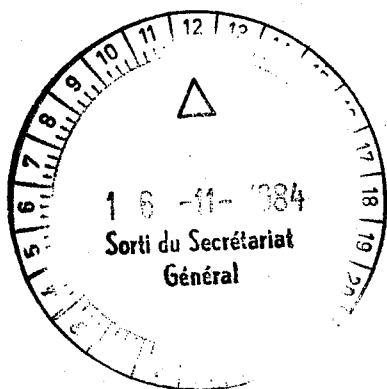
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(84) 643 τελικό

Βρυξέλλες 14 Νοεμβρίου 1984

Δεύτερη Έκθεση της Επιτροπής στο Συμβούλιο

Διαπραγματεύσεις με την Αυστρία για
τις χερσαίες μεταφορές



Δεύτερη Έκθεση της Επιτροπής στο Συμβούλιο
Διαπραγματεύσεις με την Αυστρία
για τις χερσαίες μεταφορές

1. Εξέλιξη της θέματος από το Δεκέμβριο του 1983

- 1.1. Με βάση την έκθεση της Επιτροπής για τον πρώτο γύρο των διαπραγματεύσεων (1) το Συμβούλιο ερμήνευσε το Δεκέμβριο του 1983 (2) τις οδηγίες διαπραγματεύσεων του 1981 (3) με την έννοια ότι στο προσεχές στάδιο των διαπραγματεύσεων θα πρέπει να καταρτιστεί συγκριτικός πίνακας του κυκλοφοριακού φόρτου στις οδικές μεταφορές μεταξύ της Κοινότητας και της Αυστρίας, που θα περιλαμβάνει το σύνολο των οικονομικών και χρηματοδοτικών πλευρών. Το Συμβούλιο επιφυλάχθηκε εντούτοις να αποφασίσει για το θέμα της ενδεχόμενης συμμετοχής της Κοινότητας στη χρηματοδότηση σχεδίου έργων υποδομής στην Αυστρία.
- 1.2. Ο γύρος των διαπραγματεύσεων 1984 αφιερώθηκε βασικά για την κατάρτιση του πίνακα αυτού, προσαρτημένου στην παρούσα έκθεση. Ο πίνακας στηρίζεται όπως το επιθυμούσε και το Συμβούλιο, στην υπάρχουσα μελέτη που έχει κάνει ένα ελβετικό ινστιτούτο, καθώς και στην συμπληρωματική αυστριακή μελέτη.
- 1.3. Την 1η Ιανουαρίου 1984, η Αυστρία κατήργησε την πιο σημαντική διάκριση για τους μεταφορείς των κρατών μελών, και συγκεκριμένα τις ετήσιες συνδρομές διοδίων στον αυτοκινητόδρομο του Brenner (4). Ταυτόχρονα αύξησε σημαντικά το ποσό του οδικού φόρου και των διοδίων. Το Συμβούλιο είχε ήδη λάβει γνώση, το Δεκέμβριο του 1983

(1) Έκθεση της Επιτροπής στο Συμβούλιο - Έγγρ. COM(83) 256 τελικό

(2) Συμπεράσματα του Συμβουλίου της 20.12.1983 - Έγγρ. του Συμβουλίου PV/CONS 88 TRANS 92

(3) Απόφαση του Συμβουλίου στις 15.12.1981 - Έγγρ. του Συμβουλίου TRANS 136 A-58 AELE

(4) Έγγρ. NEG.AUT/TRANS/84/1 της 13.2.1984

1.4. Τον Ιούλιο του 1984, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση της Αυστρίας ανακοίνωσε δεκαετές πρόγραμμα με στόχο τη διοχέτευση στους σιδηροδρόμους της οδικής κυκλοφορίας εμπορευμάτων υπό διαμετακόμιση, με τη χρησιμοποίηση των τεχνικών των συνδυασμένων οδικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η Αυστρία προτίθεται να καθορίσει κόμιστρα για το "Rollende Landstrasse" ("κυλιόμενο δρόμο") έτσι ώστε οι μεταφορείς να στραφούν κατά το δυνατό ελεύθερα προς το σιδηρόδρομο, πράγμα που συνεπάγεται η μη ταυτόχρονη καταβολή των οδικών φόρων και των διοδίων καθώς και την οικονομία στα καύσιμα.

1.5. Στις 7 Σεπτεμβρίου 1984, η αυστριακή αποστολή στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες υπέβαλε στην Επιτροπή "non-paper" (5), υπενθυμίζοντας τη θέση της στις διαπραγματεύσεις και ζητώντας από τα κράτη μέλη της Κοινότητας να συνεργαστούν ενεργά για τη βελτίωση των μεταφορών μεταξύ βορά-νότου και βορειοδυτικών και νοτιοανατολικών χωρών. Επίσης η Αυστρία επέμεινε για να αλλάξει η Κοινότητα τη στάση της κατά τις άκαρπες μέχρι σήμερα συνομιλίες για την κυκλοφορία υπό διαμετακόμιση και ζήτησε τη δίκαιη αποζημίωση για τις σημαντικές προηγούμενες υπηρεσίες που έχει παράσχει μέχρι τώρα η Αυστρία στον τομέα της διαμετακόμισης.

2. Αποτελέσματα των συζητήσεων στη Βιέννη

Το μέλος της Επιτροπής το υπεύθυνο για τις μεταφορές, επισκέφθηκε μετά από πρόσκληση της αυστριακής Κυβέρνησης, στις 4 και 5 Οκτωβρίου 1984 τη Βιέννη για να εξετάσει τις σχέσεις Κοινότητας - Αυστρίας στον τομέα των μεταφορών και ιδιαίτερα των σχετικών διαπραγματεύσεων που διεξάγονται συζητήσεις με τους υπουργούς Sekanina (Δημοσίων Έργων) και Lacina (Μεταφορών και Δημόσιας Οικονομίας).

(5) Παράρτημα του εγγράφου NEG/AUT/TRANS/84/6 της 17ης Οκτωβρίου 1984

Η επίσκεψη έδειξε ότι η Αυστρία

- διατηρεί καταρχήν την αρχική της αίτηση για τη χρηματοδοτική συνεισφορά της Κοινότητας για τον αυτοκινητόδρομο ΙΚΡΑ και ότι η αίτηση αυτή δεν επηρεάζεται από το αυστριακό πρόγραμμα για τη διοχέτευση της οδικής κυκλοφορίας εμπορευμάτων στους σιδηροδρόμους
- αναγνωρίζει ότι οι λεπτομέρειες της αρχικής αίτησής της πρέπει να επανεξεταστούν και να εφαρμοστούν στις νέες συνθήκες (σχετικά το μέλος της Επιτροπής υπογράμμισε τη δύσκολη οικονομική κατάσταση της Κοινότητας)
- με τον όρο ότι θα βρεθεί ικανοποιητική λύση για την αίτησή της, είναι διατεθειμένη να συνεργαστεί άμεσα με την Κοινότητα σε όλους τους τομείς των μεταφορών και ιδιαίτερα στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, τη συνεργασία των σιδηροδρόμων, τη διευκόλυνση της διέλευσης των συνόρων και την κοινή έρευνα των στοιχείων για μια λύση σε ευρωπαϊκό επίπεδο του προβλήματος του κόστους της χρήσης των έργων υποδομής
- δεν αποκλείει μονόπλευρα περιοριστικά μέτρα για την οδική κυκλοφορία υπό διαμετακόμιση, εάν η Κοινότητα δεν συμβάλει στη λύση των προβλημάτων που δημιουργεί η τελευταία.

3. Εκτιμήσεις για τη συνέχιση των διαπραγματεύσεων

Κατά την ανάλυση της κατάστασης που επικρατεί σήμερα στις διαπραγματεύσεις με την Αυστρία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία :

- 3.1 - Λόγω της γεωγραφικής θέσης της και της ιδιαίτερα περιοριστικής πολιτικής της Ελβετίας όσον αφορά την οδική κυκλοφορία υπό διαμετακόμιση, η Αυστρία παίζει ένα ρόλο κλειδί για την κυκλοφορία βορά-νότου και βορειοδυτικών/νοτιοανατολικών χωρών

στην Ευρώπη. Οι στατιστικές δείχνουν ότι η οδική διαμετακόμιση εμπορευμάτων μέσω της Αυστρίας εξελίχθηκε σημαντικά και υπογραμμίζουν το βασικό ενδιαφέρον της Κοινότητας για αυτήν :

1971	4,1 εκατομμύρια τόνοι	
1983	18,5 εκατομμύρια τόνοι	(από τα οποία 97,3% των εμπορευμάτων μεταφέρθηκαν μεταξύ δύο κρατών μελών της Κοινότητας ή μεταξύ ενός κράτους μέλους της και μιας τρίτης χώρας).
= + 450 %		

Συγκριτικά μπορούμε να αναφέρουμε την αύξηση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας

1971	8,1 εκατομμύρια τόνοι
1983	9,4 εκατομμύρια τόνοι

= + 16 %.

3.2. - Η ανάγκη της διέλευσης του αυστριακού εδάφους υπάρχει όχι μόνο για την εμπορευματική κυκλοφορία αλλά επίσης και για την κυκλοφορία επιβατών είτε για τουρισμό είτε για λόγους εργασίας, κυρίως με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Το 1983 μόνο στους αυτοκίνητοδρόμους του Brenner, Tauern και ΙΚΡΑ διέσχισαν την Αυστρία 6 εκατομμύρια ιδιωτικά αυτοκίνητα υπό διαμετακόμιση, και για το 98% των διαδρομών που έκαναν τα οχήματα αυτά η αφετηρία ή ο προορισμός ήταν χώρα της Κοινότητας.

3.3 - Η οδική κυκλοφορία υπό διαμετακόμιση δημιουργεί έναν ορισμένο αριθμό προβλημάτων στην Αυστρία :

- Συγκεντρώνεται βασικά σε τρεις κύριους άξονες (Brenner, Tauern, Innkreis-Pyhrn) που η Αυστρία υποχρεώθηκε να κατασκευάσει ή πρέπει να κατασκευάσει και να διαστασιολογήσει σε συνάρτηση με την υπό διαμετακόμιση κυκλοφορία. Ο πίνακας δείχνει ότι το 92% των φορτηγών και το 71% των ιδιωτικών οχημάτων που διέρχονται από το Brenner κυκλοφο-

ρούν υπό διαμετακόμιση. Λόγω των επενδύσεων στους αυτοκινητόδρομους της διαμετακόμισης, που οι αυστριακές αρχές υπολογίζουν σε πάνω από 50 δισεκατ. αυστριακά σίλιγκ (+ 3,18 δισ. ECU), η Αυστρία υποστηρίζει ότι υποχρεώθηκε να καθυστερήσει ορισμένες επενδύσεις σε έργα υποδομής που θα εξυπηρετούσαν καθαρά εθνικές ανάγκες.

- . Η κυκλοφορία υπό διαμετακόμιση συμβάλλει στη φθορά των έργων υποδομής. Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Επιτροπής, δεν εξασφαλίζεται η κάλυψη του προκαλούμενου κόστους. (Αυτό ισχύει άλλωστε και για την κυκλοφορία προς την Αυστρία, που διέρχεται από την Κοινότητα).
- . Ο όγκος των οδικών μεταφορών με βαρειά οχήματα υπό διαμετακόμιση και η κυκλοφορία των ιδιωτικών οχημάτων που ποικίλει έντονα ανάλογα με τις εποχές εντείνουν επίσης το φαινόμενο της συμφόρησης της οδικής κυκλοφορίας. Η συμφόρηση αυτή επηρεάζει δυσμενώς τις μεταφορές που αφορούν άμεσα την αυστριακή οικονομία, και η αύξηση της πυκνότητας κυκλοφορίας έχει επιπτώσεις στον αριθμό των ατυχημάτων.
- . Επίσης η κυκλοφορία αυτή έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον (μόλυνση της ατμόσφαιρας, θόρυβος). Οι τουριστικές περιοχές και ο τοπικός πληθυσμός υφίστανται πλήρως τις δυσμενείς αυτές επιπτώσεις. Στην παρούσα φάση δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθεί με ακρίβεια το εξωτερικό αυτό κόστος που κατά συνέπεια δεν περιλαμβάνεται στον πίνακα, αλλά θα πρέπει όμως να ληφθεί υπόψη.

3.4. - Εξετάζοντας το συγκριτικό πίνακα της κυκλοφορίας και του κυκλοφοριακού φόρτου πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι :

- . υπάρχει διαφωνία σε ορισμένες βασικές υποθέσεις του πίνακα αυτού. Η Αυστρία είναι αντίθετη στο να περιληφθούν και οι διμερείς μεταφορές στον πίνακα, δεδομένου ότι η κυκλοφορία αυτή ωφελεί αμοιβαία και τις δύο πλευρές, ενώ η κυκλοφορία υπό διαμετακόμιση μέσω της Αυστρίας δεν παρου-

ζει ενδιαφέρον για την αυστριακή οικονομία. Από τη μεριά της η Κοινότητα τόνισε ότι η φθορά των οδοστρωμάτων δεν εξαρτάται από το χαρακτήρα της κυκλοφορίας (διακομετακομιστική ή όχι) αλλά εξαρτάται από τον τύπο του οχήματος ή το μέγεθος του φορτίου.

- ορισμένα στοιχεία δεν είναι διαθέσιμα,
- το εξωτερικό κόστος (μόλυνση, θόρυβος κλπ) της κυκλοφορίας υπό διαμετακόμιση δεν μπορεί να υπολογιστεί,

Κατά συνέπεια ο πίνακας έχει σχετική αξία και μπορεί να είναι μόνο ένα στοιχείο για την πολιτική εκτίμηση του προβλήματος που δημιουργεί η οδική κυκλοφορία, η Αυστρία και η αίτησή της.

- 3.5. - Η Κοινότητα και τα κράτη μέλης της έχουν κάθε συμφέρον να μην προσπαθήσει η Αυστρία να λύσει όλα τα προβλήματα αυτά παίρνοντας μονόπλευρα μέτρα ρύθμισης για την κυκλοφορία υπό διαμετακόμιση.
- 3.6. - Η Αυστρία υπέβαλε την αίτησή της για την χρηματοδοτική συνεισφορά της Κοινότητας για σχέδιο έργων υποδομής εδώ και επτά χρόνια. Δεν είναι δυνατόν να καθυστερήσουμε την απάντηση. Η ικανοποιητική λύση του προβλήματος της αίτησης αυτής αποτελεί για την Αυστρία προϋπόθεση για τη συνέχιση των διαπραγματεύσεων.
- 3.7. - Όπως έδειξαν οι διαπραγματεύσεις μέχρι σήμερα, υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες συνεργασίας με την Αυστρία σε διάφορους τομείς της πολιτικής μεταφορών εκτός από τα οικονομικά θέματα, που μπορούν επίσης να συμβάλουν στην υλοποίηση καθεστώτος διαμετακόμισης που θα είναι καλύτερα προσαρμοσμένο

στα συμφέροντα και των δύο μερών (6). Φαίνεται ιδιαίτερα ότι είναι δυνατή η πρόβλεψη στη συμφωνία συνεργασίας, ειδικής συνεργασίας στον τομέα των έργων υποδομής περιλαμβανόμενης της οικονομικής υποστήριξης της Κοινότητας για τα σχέδια που έχουν σχέση με έργα υποδομής απαραίτητα για τις συνδυσμένες μεταφορές, στο έδαφος της Κοινότητας, στο βορά και στο νότο της Αυστρίας. Εντούτοις η τελευταία, όπως δήλωσε με σαφήνεια στο μέλος της Επιτροπής το υπεύθυνο για τις μεταφορές, με την ευκαιρία της επισκέψεώς του στη Βιέννη - δεν θεωρεί το μέτρο αυτό σαν ικανοποιητική απάντηση στην αίτηση για οικονομική συνεισφορά.

- 3.8. - Η σημερινή οικονομική κατάσταση της Κοινότητας και το σημείο στο οποίο βρίσκονται οι διαπραγματεύσεις δεν επιτρέπουν στο Συμβούλιο να λάβει άμεσες αποφάσεις για την οικονομική υποστήριξη με καθορισμένο ποσό, για την πραγματοποίηση σχεδίου έργου υποδομής στην Αυστρία. Αυτό όμως δεν αποκλείει μια άλλη λύση που θα λάμβανε ιδίως υπόψη, στον ισολογισμό της κυκλοφορίας και του κυκλοφοριακού φόρτου, το θετικό για την Αυστρία υπόλοιπο για τις μεταφορές υπό διαμετακόμιση στη χώρα. Η λύση αυτή συνίσταται στο να αναγνωρίσει η Κοινότητα σαν συμπέρασμα των διαπραγματεύσεων στο πλαίσιο συμφωνίας συνεργασίας, την αρχή της οικονομικής υποστήριξης εκ μέρους της για την πραγματοποίηση σχεδίου έργου υποδομής για την κυκλοφορία υπό διαμετακόμιση. Η επιλογή του σχεδίου, το ποσό και οι άλλοι όροι για την οικονομική αυτή βοήθεια θα αποτελούν το θέμα ειδικής συμφωνίας για την οποία θα γίνουν μεταγενέστερες διαπραγματεύσεις, η οποία θα πρέπει να συμφωνεί με το πρόγραμμα επενδύσεων της Κοινότητας για τα έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών.

(1) Πρόκειται πραγματικά για όλους τους τομείς που περιέχονται στις οδηγίες διαπραγματεύσεων. Επιπλέον η Κοινότητα διαπραγματεύεται αυτή τη στιγμή πολυμερή συμφωνία μεταξύ άλλων και με την Αυστρία, για ορισμένες πλευρές των συνδυασμένων μεταφορών.

4. Συμπέρασμα

4.1. Στην κατάσταση αυτή η Κοινότητα βρίσκεται μπροστά στις ακόλουθες εναλλακτικές λύσεις :

- ή απορρίπτει την αυστριακή αίτηση, αναλαμβάνοντας την ευθύνη των συνεπειών της απόρριψης αυτής. Η διακοπή των διαπραγματεύσεων που διεξάγονται θα μπορούσε να έχει για συνέπεια την εφαρμογή μονομερών μέτρων εκ μέρους της Αυστρίας,
- ή αναγνωρίζει στο πολιτικό επίπεδο, την αρχή της χρηματοδοτικής συνεισφοράς της Κοινότητας και τροποποιεί τις οδηγίες διαπραγματεύσεων προς την κατεύθυνση αυτή, σύμφωνα με τη λύση που αναφέρθηκε παραπάνω. Η λύση αυτή, στην οποία σημαντικός ρόλος θα πρέπει επίσης να δοθεί και στις ενδεχόμενες δαπάνες της Κοινότητας στο έδαφός της για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας υπό διαμετακόμιση μέσω της Αυστρίας, θα επιτρέψει τη συνέχιση των διαπραγματεύσεων. Η καθιέρωση καθεστώτος συνεργασίας στον τομέα των μεταφορών καθώς και η ρήτρα με την οποία η Αυστρία θα δεσμεύεται να μην λάβει μονόπλευρα περιοριστικά μέτρα στον τομέα των μεταφορών χωρίς προηγούμενες διαβουλεύσεις με την Κοινότητα, θα μείωνε τον κίνδυνο.

4.2. Υπενθυμίζεται ότι η Επιτροπή έχει ήδη εκφραστεί το 1980, 1981 και 1983 υπέρ της χρηματοδοτικής συνεισφοράς της Κοινότητας για σχέδιο έργου υποδομής στην Αυστρία (7).

(7) Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο της 11ης Απριλίου 1980, COM(80) 86 τελικό

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο της 11ης Μαΐου 1981, COM(81) 189 τελικό και

Έκθεση της Επιτροπής στο Συμβούλιο της 20ης Μαΐου 1983, COM(83) 256 τελικό