

**ARCHIVES HISTORIQUES
DE LA COMMISSION**

**COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"**

COM (81)157

Vol. 1981/0039

Historical Archives of the European Commission

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.

COM(81) 157 final

COMMISSION
DES
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Secrétariat général

Bruxelles, le 7 avril 1981

DOCUMENT INTERNE

NEGOCIATIONS D'ADHESION DU PORTUGAL

PROPOSITIONS CONCERNANT LES TRANSPORTS

(Communication de la Commission au Conseil)

COM(81) 157 final

Introduction

1. La présente communication a pour objet la reprise par le Portugal de l'acquis communautaire dans le domaine des transports. Elle concerne les réponses qui, de l'avis de la Commission, devraient être apportées dans ce domaine aux demandes portugaises de dérogations temporaires posées dans la négociation d'adhésion.

2. Le Portugal a exposé la teneur desdites demandes dans ses déclarations des 19 octobre 1979 et 6 juin 1980. Il a été aidé dans cette tâche par le premier examen du droit dérivé entre les services de la Commission et la délégation portugaise, déjà réalisé à cette époque. Les demandes portugaises, initialement au nombre de dix, ont été réduites à trois dans la déclaration du 6 juin 1980, suite notamment à certains contacts techniques effectués en mai 1980 dans le contexte de la visite à Lisbonne de M. BURKE, Commissaire alors chargé des transports.

3. Les demandes portugaises concernent dès lors les trois actes suivants :

- règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route
- directive du Conseil n° 77/143/CEE du 29 décembre 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques
- directive du Conseil n° 75/130/CEE, du 17 février 1975 relative à l'établissement des règles communes pour certains transports combinés rail/route de marchandises entre Etats membres (et directive du Conseil n° 5/79/CEE du 19 décembre 1978).

Il est à noter que le Portugal n'a pas précisé dans ses déclarations la durée des délais qu'il comptait demander.

4. Jusqu'à présent, la Communauté n'a pas pris position quant au fond en ce qui concerne les demandes portugaises. Elle s'est bornée, dans sa déclaration du 7 décembre 1979, à demander que le Portugal lui fournisse des justifications plus fournies en ce qui concerne les dérogations temporaires demandées et lui donne des précisions concernant les délais envisagés.

5. Si aucune précision n'a été donnée par le Portugal concernant les délais, des justifications détaillées ont en revanche été données par le Portugal, sous forme d'un mémorandum en date du 18 décembre 1979(1) remis à la Conférence et concernant l'application de la directive du Conseil 75/130/CEE.

(1) MEMO-P/1/79 du 18/12/1979.

Des précisions concernant les deux autres demandes ont en outre été apportées lors de contacts techniques qui se sont tenus en juillet 1980 entre les experts portugais et les services de la Commission.

6.. Il doit être observé que les présentes propositions sont fondées sur l'acquis communautaire tel qu'il est aujourd'hui. Elles ne préjugent dès lors, en aucune manière, les éventuelles mesures qui peuvent toujours être prises par la Communauté dans le domaine des transports, et qui, dès leur adoption, feraient alors évidemment partie de l'acquis communautaire.

7. Il faut enfin ajouter que le Portugal a souligné que, au cas où il adhérerait avant l'Espagne, il se posera un problème de transit avec ce pays. Ce problème qui ne relève pas directement de la négociation d'adhésion, devrait être traité ultérieurement, le cas échéant.

PROPOSITIONS SPECIFIQUES

Les développements ci-dessous exposent successivement , en ce qui concerne les trois actes pour lesquels le Portugal a demandé des dérogations temporaires, en premier lieu les positions portugaises assorties des justifications invoquées et, en second lieu, la proposition de la Commission.

I. Règlement (CEE) N) 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route

a) Position portugaise

Le Portugal a souligné, dans sa déclaration du 6 juin 1980, que l'utilisation de l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route constituait une mesure nouvelle au Portugal et que, au-delà d'éventuels problèmes d'ordre psychologique de la part des chauffeurs, il existait, en outre, un problème matériel concernant l'installation de l'appareil dans le parc national.

Le Portugal a cependant affirmé que la législation nationale serait revue incessamment selon l'impératif communautaire d'utilisation obligatoire de l'appareil de contrôle, de telle sorte que, dès l'adhésion, cet appareil puisse être exigé dans l'équipement des véhicules neufs, de ceux employés dans le transport international et de ceux transportant des marchandises dangereuses. Il a, en outre, précisé que, jusqu'à l'adhésion, l'homologation des appareils de contrôle et des feuilles d'enregistrement à utiliser dans les véhicules immatriculés au Portugal serait faite conformément aux normes nationales.

En ce qui concerne les autres véhicules, le Portugal a demandé une dérogation temporaire, compte tenu du délai nécessaire pour l'installation et l'adaptation de l'appareil de contrôle, sans toutefois en préciser la durée.

.../...

b) Proposition de la Commission

La Commission propose que le Portugal applique dès l'adhésion, ainsi qu'il l'a déjà accepté, la réglementation communautaire relative à l'appareil de contrôle en ce qui concerne les véhicules neufs, les véhicules employés dans le transport international et les véhicules transportant des matières dangereuses.

Concernant les autres véhicules, la Commission, considérant notamment l'effort déjà fait par le Portugal concernant les véhicules visés ci-dessus, propose que soit acceptée, en principe, la demande portugaise d'une dérogation temporaire. Celle-ci devrait, néanmoins, être de courte durée, ainsi que cela avait été accepté dans les précédentes adhésions.

La Commission propose, dès lors, que l'introduction de l'appareil de contrôle soit opérée dans un délai de trois ans à compter de l'adhésion. Ce délai donnerait suffisamment de temps pour la mise en oeuvre par le Portugal d'un programme détaillé concernant tous les aspects juridiques et techniques relatifs à l'installation de stations de calibrage pour les appareils de contrôle, surtout si un tel programme était établi dès maintenant. La Commission propose que le Portugal soit invité à transmettre un tel programme à la Conférence, avant son stade final, quand la dérogation sera confirmée.

II. Directive du Conseil 77/143/CEE du 29 décembre 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques.

a) Position du Portugal

Le Portugal a précisé, dans sa déclaration du 6 juin 1980, que sa demande de dérogation, pour laquelle il n'a pas indiqué de durée, était justifiée par la nécessité de restructurer les services de l'Administration Publique responsables du contrôle technique des véhicules, lesquels doivent être pourvus de moyens techniques et humains à même de satisfaire, dès l'adhésion, les obligations imposées par la directive 77/143/CEE, spécialement en ce qui concerne les vérifications formulées à son Annexe II. En effet, la législation portugaise sur les inspections périodiques ne précise pas les vérifications à effectuer sur les véhicules, se limitant à imposer, d'une manière générale, la vérification des conditions de sécurité et sa conformité aux normes exigées.

Le Portugal a précisé que l'accomplissement des obligations imposées par la directive impliquera, au-delà des mesures d'ordre législatif et de la réalisation de considérables investissements, l'adoption de mesures exécutives, ainsi que la construction d'installations adéquates et un équipement en moyens techniques et en personnel spécialisé. Selon la délégation portugaise, cet ensemble de mesures, même s'il est adopté immédiatement, pourra difficilement être développé de telle façon qu'il permette le fonctionnement d'un système d'inspections périodiques capable d'un minimum d'efficacité et de manière à couvrir tout le parc national de véhicules visé dans la directive.

La délégation portugaise a, en outre, précisé que, pendant la période de dérogation temporaire, l'exécution des obligations de la directive sera faite graduellement, en l'appliquant d'abord aux véhicules destinés aux transports internationaux et postérieurement aux autres.

b) Proposition de La Commission

La Commission propose de distinguer entre le trafic international et le trafic national.

En ce qui concerne les transports internationaux entre les Etats membres de la Communauté, la Commission propose que le Portugal applique, dans les deux années à compter de l'adhésion, la directive en cause, en fournissant alors toutes les garanties que les poids lourds portugais en trafic intra-communautaire ont effectivement subi le contrôle technique, par exemple, en liant ce contrôle à la délivrance des autorisations.

En ce qui concerne le trafic national à l'intérieur du Portugal, la Commission propose que le Portugal dispose d'un délai de quatre années à compter de l'adhésion pour l'application intégrale de la directive en cause. Elle suggère quand même qu'il soit demandé au Portugal de s'efforcer d'appliquer la directive progressivement à partir de l'adhésion, en commençant d'abord par les véhicules les plus anciens. La Commission propose que le Portugal soit invité à transmettre un programme détaillé d'application de la directive à la Conférence, avant le stade final de cette dernière, quand la dérogation sera confirmée.

III. Directive du Conseil 75/130/CEE du 17 février 1975 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés rail/route de marchandises entre Etats membres (et directive du Conseil 79/5/CEE du 19 décembre 1978).

Il faut d'abord observer que la directive 75/130/CEE poursuit un objectif de libération des échanges. Elle a pour but de faire transporter sans autorisation préalable (alors que par le biais des accords de trafic bilatéraux; il faut des autorisations: préalables), les camions par chemin de fer sur de grandes distances, permettant ainsi de contribuer à ne pas surcharger les routes et à favoriser les chemins de fer.

a) Position portugaise

Le Portugal n'a pas, pour cette directive également, précisé le délai qu'il entendait demander pour l'application différée. Il a cependant indiqué, dans le cas précis de cette directive, qu'il souhaitait obtenir une transition "de longue durée" étant donné les difficultés d'ordre technique et économique que soulèverait l'application des dispositions en question.

La délégation portugaise a transmis, en date du 18 décembre 1979, un mémorandum spécialement consacré aux problèmes soulevés par l'application de la directive 75/130.

Dans ce mémorandum, le Portugal justifie sa position en soulignant qu'il n'existe pas au Portugal de "gares appropriées" selon les termes de la directive et que l'application de la directive ne sera pas possible avant que ne soit établi un service régulier "rail/route" équipé des gares appropriées

En outre, le Portugal a tenu à souligner que la viabilité d'un tel service régulier serait conditionnée par les implications de la différence de calibre entre les chemins de fer français et ceux du Portugal et de l'Espagne.

b) Proposition de la Commission

Il est clair que la vraie préoccupation du Portugal est, en fait, d'éviter que les entrepreneurs portugais de transports soient défavorisés par rapport aux entrepreneurs de la Communauté et surtout, de l'Espagne. En effet, s'il est certain que des infrastructures consistant en des stations de chargement et de déchargement en mesure d'opérer les transbordements rail/route et vice-versa sont nécessaires pour l'application de la directive, en revanche, les mesures de libéralisation dont la directive a pour but de permettre l'application pourraient être mises en oeuvre avant même que de telles stations soient construites sur le territoire portugais. Mais, dans une telle hypothèse, les entrepreneurs portugais craignent de ne pas être en mesure d'être compétitifs, pour ce trafic, dans une mesure similaire à celle des autres entrepreneurs de la Communauté et de l'Espagne.

Il faut cependant, de l'avis de la Commission, faire observer que l'Espagne, qui, de son côté, n'a demandé aucune dérogation dans la matière en question, avait d'abord invoqué, en envisageant d'en demander une, l'argument relatif au calibrage des rails. Par la suite, elle a jugé ne pas pouvoir raisonnablement invoquer cet argument et il semble, dès lors, d'autant moins logique de l'invoquer dans la présente négociation.

Par ailleurs, de l'avis de la Commission, les objectifs des directives en question visent essentiellement à libéraliser les transports combinés, et ce principe doit être respecté dès l'entrée du Portugal dans la Communauté. La Commission est de plus d'avis que la période de temps qui s'écoulera jusqu'à l'adhésion du Portugal permettrait, si le Portugal estime rentable de le faire, de procéder aux adaptations matérielles nécessaires.

Dès lors, la Commission estime qu'il ne convient pas de répondre positivement à la demande portugaise concernant les deux directives en question.