II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 6ης Νοεμβρίου 1986

απευθυνόμενη στην κυβέρνηση του Βασιλείου της Ισπανίας σχετικά με σχέδιο νόμου για τους προσανατολισμούς της πολιτικής χερσαίων μεταφορών

(86/537/ΕΟΚ)

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της απόφασης του Συμβουλίου της 21ης Μαρτίου 1962 που καθιερώνει διαδικασία εξέτασης και διαβουλεύσεων πριν από τη θέσπιση ορισμένων νομοθετικών, κανονιστικών ή διοικητικών διατάξεων από τα κράτη μέλη στον τομέα των μεταφορών [1], όπως τροποποιήθηκε από την απόφαση 73/402/ΕΟΚ [2], η ισπανική κυβέρνηση ανακοίνωσε στην Επιτροπή με επιστολή της 11ης Μαρτίου 1986, της Μόνιμης Αντιπροσωπείας στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, σχέδιο νόμου σχετικά με τον προσανατολισμό της πολιτικής στον τομέα των χερσαίων μεταφορών.

Η επιστολή της Μόνιμης Αντιπροσωπείας έφθασε στην Επιτροπή στις 24 Μαρτίου 1986 και, σύμφωνα με το πρώτο άρθρο της απόφασης του Συμβουλίου που προαναφέρθηκε, κοινοποιήθηκε επίσης στα κράτη μέλη.

Με πρωτοβουλία της Επιτροπής έγινε στις 17 και 18 Απριλίου 1986, στις Βρυξέλλες, συνάντηση πληροφόρησης με την ισπανική κυβέρνηση. Η Επιτροπή δεν θεώρησε σκόπιμο να γίνουν διαβουλεύσεις με όλα τα κράτη μέλη για το θέμα των διατάξεων αυτών.

Βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 1 της απόφασης του Συμβουλίου, η Επιτροπή εκδίδει την ακόλουθη γνώμη:

1. Η Επιτροπή έλαβε γνώση του νομοσχέδιου σχετικά με τον προσανατολισμό της πολιτικής των χερσαίων μεταφορών, που της υπέβαλε για εξέταση και διαβουλεύσεις η ισπανική κυβέρνηση.

2. Εξετάζοντας το σχέδιο η Επιτροπή σκοπεύει, όπως προβλέπει και η απόφαση του Συμβουλίου της 21ης Μαρτίου 1962, να περιοριστεί σε όσα θέματα μπορούν να έχουν σχέση με τις ενέργειες που γίνονται στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, που προβλέπει η συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας. Κατά συνέπεια η παρούσα γνώμη τοποθετείται στο πλαίσιο αυτό, και ιδιαίτερα στο πλαίσιο των επιπτώσεων που θα μπορούσαν να έχουν οι προσανατολισμοί της πολιτικής αυτής, όσον αφορά τις κοινοτικές διεθνείς μεταφορές. Η Επιτροπή εξέτασε τις εθνικές πλευρές του νομοσχέδιου μόνο στο βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο για την εφαρμογή της συνθήκης ή των κοινοτικών ρυθμίσεων.

   Ειδικότερα η Επιτροπή δεν εξέτασε τις διατάξεις που αφορούν:

   — τις αστικές ή τις υπεραστικές μεταφορές των επιβατών που γίνονται με μετρό, λεωφορεία, τραμ, τρόλεϊ και τελεφερίκ,

   — την εκχώρηση και την εκμετάλλευση ιδιωτικών σιδηροδρομικών γραμμών,

   — τις βοηθητικές και συμπληρωματικές δραστηριότητες των βασικών μεταφορών.

3. Η Επιτροπή εγκρίνει την πρωτοβουλία της ισπανικής κυβέρνησης προς την κατεύθυνση της οργάνωσης και της λειτουργίας κοινού συστήματος μεταφορών κατάλληλου για να καλύψει τις ανάγκες του συνόλου με τη μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και το μικρότερο κοινωνικό κόστος, και η οποία ακολουθεί την αρχή της εναρμόνισης των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων και επιχειρήσεων μεταφοράς, και προστατεύει την ελευθερία επιλογής, από την πλευρά των χρηστών (άρθρα 3, 4 και 5).

   Σημειώνει με ικανοποίηση ότι οι υπηρεσίες και δραστηριότητες μεταφορών εντάσσονται στο πλαίσιο της οικονομίας της ελεύθερης αγοράς, ενώ οι δημόσιες αρχές υποχρεώνονται να ευνοήσουν την παραγωγικότητα και τη μεγιστοποίηση των πόρων (άρθρο 12).

[1] ΕΕ αριθ. 23 της 3. 4. 1962, σ. 720/62.
[2] ΕΕ αριθ. L 347 της 17. 12. 1973, σ. 48.

Διαπιστώνει εντούτοις ότι το σχέδιο νόμου προβλέπει τη δυνατότητα, για οικονομικούς και κοινωνικούς λόγους και σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ύπαρξης υποστηριζόμενων κομίστρων, προς το συμφέρον ιδιωτικών επιχειρήσεων (άρθρο 19 σημείο 4) και δημοσίων υπηρεσιών, ή μειώσεις και επιδοτήσεις κομίστρων (άρθρο 20). Εφιστά την προσοχή στο γεγονός ότι τα μέτρα υποστήριξης των κομίστρων προϋποθέτουν προηγούμενη άδεια της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 70 παράγραφος 4 της συνθήκης ΕΚΑΧ και το άρθρο 80 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΟΚ, και ότι η δυνατότητα επιβολής υποχρεώσεων των δημοσίων υπηρεσιών, στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, εξαρτάται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου (1).

Τέλος η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τις δηλώσεις που έγιναν από τους αντιπροσώπους της ισπανικής κυβέρνησης κατά τη συνάντηση πληροφόρησης που προαναφέρθηκε, σύμφωνα με την οποία τα προβλεπόμενα μέτρα από το άρθρο 26 θα εφαρμοσθούν μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις (πόλεμος ή φυσικές καταστροφές) και δεν αποβλέπουν στην αυθαίρετη κατανομή της κυκλοφορίας εμπορευμάτων μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, πράγμα που θα ήταν αντίθετο με τους στόχους της συνθήκης και με όσα συνιστά η Επιτροπή στο Λευκό Βιβλίο για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Ζητά κατά συνέπεια από την ισπανική κυβέρνηση να προσδιορίσει τις περιπτώσεις στις οποίες εφαρμόζονται τα μέτρα αυτά.

4. Όσον αφορά τις διατάξεις σχετικά με τις οδικές μεταφορές θα πρέπει να γίνουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

4.1. *Πρόσβαση στο επάγγελμα*

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το σχέδιο νόμου καθορίζει το πλαίσιο των διατάξεων σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα εμπορευμάτων και επιβατών, σύμφωνα με τις γενικές διατάξεις του κοινοτικού δικαίου για το θέμα αυτό.

Εντούτοις το άρθρο 43 παράγραφος 1 προβλέπει νέα ρύθμιση για το μεταγενέστερο καθορισμό των εκτελεστικών μέτρων, κυρίως όσον αφορά τον καθορισμό και τις λεπτομέρειες εφαρμογής των όρων της επαγγελματικής ικανότητας των μεταφορέων. Η ισπανική κυβέρνηση θα πρέπει να υποβάλει και τα εκτελεστικά αυτά μέτρα, για να εξετασθούν πριν από την έγκρισή τους από την Επιτροπή.

Επίσης η Επιτροπή ζητά την τροποποίηση του άρθρου 42 παράγραφος 1 στοιχείο α) του νομοσχεδίου, που αφορά τον όρο της ιθαγένειας, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί με σαφήνεια η ισότητα μεταχείρισης των υπηκόων των άλλων κρατών μελών, σύμφωνα με τις διατάξεις της συνθήκης για το δικαίωμα εγκατάστασης.

Τέλος η Επιτροπή εφιστά την προσοχή της ισπανικής κυβέρνησης στο γεγονός ότι η πρώτη μεταβατική διάταξη που αναφέρεται στη σελίδα 144 του νομοσχεδίου και αφορά την επαγγελματική ικανότητα είναι αντίθετη με τις οδηγίες 74/561/ΕΟΚ (2) και 74/562/ΕΟΚ (3) του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκαν από τις οδηγίες 85/578/ΕΟΚ (4) και 85/579/ΕΟΚ (5) του Συμβουλίου. Με βάση τις οδηγίες αυτές και την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, οι διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στο επάγγελμα εφαρμόζονται από την ημέρα προσχώρησης και δεν είναι κατά συνέπεια δυνατή η απαλλαγή των προσώπων που γίνονται δεκτά στο επάγγελμα μετά την ημερομηνία αυτή, από την υποχρέωση απόδειξης της επαγγελματικής ικανότητας.

4.2. *Άλλες κοινές διατάξεις στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών*

Για τον όρο της εθνικότητας που προβλέπει το άρθρο 48 παράγραφος 1 στοιχείο α), γίνεται η ίδια παρατήρηση με αυτή που έγινε στο παραπάνω σημείο 4.1 σχετικά με το άρθρο 42 παράγραφος 1 στοιχείο α).

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι άδειες που δίνουν στους κατόχους τους το δικαίωμα να εκτελούν οδικές μεταφορές, μπορούν, με βάση τους όρους που ορίζει το άρθρο 53, να μεταβιβασθούν σε τρίτους. Η Επιτροπή εφιστά την προσοχή της ισπανικής κυβέρνησης στο γεγονός ότι οι άδειες που προβλέπει η οδηγία 65/269/ΕΟΚ του Συμβουλίου (6), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 85/505/ΕΟΚ (7), ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3164/76 του Συμβουλίου (8), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3243/85 (9), ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 516/72 (10) και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 517/72 (11) του Συμβουλίου είναι προσωπικές και δεν μπορούν σε καμιά περίπτωση να μεταβιβασθούν σε τρίτους. Η Επιτροπή ζητά την τροποποίηση του νομοσχεδίου ώστε να γίνει σύμφωνο με το κοινοτικό δίκαιο.

Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τις δηλώσεις που έγιναν από τους εκπροσώπους της ισπανικής κυβέρνησης κατά τη συνάντηση πληροφόρησης που προαναφέρθηκε, και σύμφωνα με τις οποίες:

— θα πρέπει η πρώτη φάση του άρθρου 112 παράγραφος 1 στοιχείο α) να διατυπωθεί ως εξής: «α) η εν λόγω μεταφορά επιτρέπεται γενικά με βάση τις διατάξεις των διεθνών συνθηκών στις οποίες η Ισπανία είναι συμβαλλόμενο μέρος, ή κάθε ειδικής διάταξης του εθνικού δικαίου·»).

Η Επιτροπή παρατηρεί για το θέμα αυτό ότι, σύμφωνα με τις δηλώσεις της ισπανικής αντιπροσωπείας, το εν λόγω στοιχείο α) αφορά τις διεθνείς μεταφορές οι οποίες απαλλάσσονται από κάθε είδους άδεια·

(1) ΕΕ αριθ. L 156 της 28. 6. 1969, σ. 1.

(2) ΕΕ αριθ. L 308 της 19. 11. 1974, σ. 18.
(3) ΕΕ αριθ. L 308 της 19. 11. 1974, σ. 23.
(4) ΕΕ αριθ. L 372 της 31. 12. 1985, σ. 34.
(5) ΕΕ αριθ. L 372 της 31. 12. 1985, σ. 35.
(6) ΕΕ αριθ. 88 της 25. 5. 1965, σ. 1469/65.
(7) ΕΕ αριθ. L 309 της 21. 11. 1985, σ. 27.
(8) ΕΕ αριθ. L 357 της 29. 12. 1976, σ. 1.
(9) ΕΕ αριθ. L 309 της 21. 11. 1985, σ. 1.
(10) ΕΕ αριθ. L 67 της 20. 3. 1972, σ. 13.
(11) ΕΕ αριθ. L 67 της 20. 3. 1972, σ. 19.

— η λέξη «ισπανική» θα πρέπει να αφαιρεθεί από το άρθρο 112 παράγραφος 1 στοιχείο β), δεδομένου ότι είναι αντίθετη προς το κοινοτικό δίκαιο.

Η Επιτροπή θεωρεί απαραίτητο να υπογραμμίσει ότι, μετά την απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Μαΐου 1985 στην υπόθεση 13/83 (1), το Συμβούλιο είναι υποχρεωμένο να υλοποιήσει, μέσα σε λογική προθεσμία, την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών για τις εθνικές μεταφορές που πραγματοποιούνται από μεταφορείς μη εγκατεστημένους σε ένα κράτος μέλος. Η επιλογή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών συνεπάγεται την εξάλειψη κάθε περιορισμού όσον αφορά αυτόν που παρέχει τις υπηρεσίες, λόγω της ιθαγένειάς του ή του τόπου εγκατάστασής του. Η Επιτροπή προτείνει στην ισπανική κυβέρνηση να συντάξει το νόμο έτσι ώστε να μπορούν να ληφθούν υπόψη χωρίς δυσκολίες οι αποφάσεις που θα λάβει το Συμβούλιο για τις μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών. Για το σκοπό αυτό θα πρέπει να περιληφθεί στο κείμενο του άρθρου 112 παράγραφος 3 και μία διατύπωση επιφύλαξης όσον αφορά τα μέτρα που θα λάβει στο μέλλον το Συμβούλιο.

4.3. *Ειδικές διατάξεις που αφορούν τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές*

Ο ορισμός της μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό που αναφέρεται στο άρθρο 104 διαφέρει ελαφρά από τον αντίστοιχο ορισμό στο σημείο 11 του παραρτήματος 1 της πρώτης οδηγίας του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1962 (2), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 83/572/ΕΟΚ (3). Για να αποφευχθεί οποιαδήποτε ασάφεια όσον αφορά την ενδοκοινοτική κυκλοφορία, η Επιτροπή θα προτιμούσε ο ορισμός του άρθρου 104 να συμφωνεί με τον ορισμό της μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό που δίνεται στην πρώτη οδηγία.

Όσον αφορά το άρθρο 112 παράγραφος 2 η Επιτροπή εφιστά την προσοχή της ισπανικής κυβέρνησης στο γεγονός ότι η διάταξη αυτή μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη σωστή εφαρμογή στην Ισπανία των κοινοτικών κανόνων με βάση τους οποίους ορισμένες οδικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών απαλλάσσονται από κάθε καθεστώς αδειών ή/και ποσοστώσεων, με βάση την πρώτη οδηγία που προαναφέρθηκε.

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το νομοσχέδιο δεν περιλαμβάνει τις κοινοτικές διατάξεις για τις συνδυασμένες μεταφορές, της οδηγίας 75/130/ΕΟΚ του Συμβουλίου (4), όπως τροποποιήθηκε από τις οδηγίες 79/5/ΕΟΚ (5), 82/3/ΕΟΚ (6) και 82/603/ΕΟΚ (7), και ιδίως τον ορισμό των συνδυασμένων σιδηροδρομικών-οδικών μεταφορών, καθώς και την ελευθέρωση των μεταφορών του είδους αυτού από κάθε καθεστώς αδειών και ποσοστώσεων. Η Επιτροπή εκτιμά ότι θα πρέπει στο νόμο να γίνεται σαφής αναφορά στο κοινοτικό δίκαιο επί του θέματος αυτού.

4.4. *Ειδικές διατάξεις για τις οδικές μεταφορές επιβατών*

Οι διατάξεις των κεφαλαίων V και VI σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές επιβατών ισχύουν τόσο για τις ενδοκοινοτικές μεταφορές όσο και για τις μεταφορές προς και από τρίτες χώρες. Όσον αφορά τις ενδοκοινοτικές μεταφορές, η Επιτροπή εφιστά την προσοχή της ισπανικής κυβέρνησης στην υποχρέωσή της να εξασφαλίσει τη σωστή εφαρμογή των κανονισμών αριθ. 117/66/ΕΟΚ (8), (ΕΟΚ) αριθ. 516/72 και (ΕΟΚ) αριθ. 517/72 του Συμβουλίου.

Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι, στο άρθρο 109, οι τρεις κατηγορίες υπηρεσιών που ορίζονται από το σχέδιο νόμου αντιστοιχούν πράγματι στις κατηγορίες των κανονισμών ΕΟΚ που προαναφέρθηκαν· αντίθετα το κεφάλαιο VI προβλέπει μια άλλη κατηγορία, που ονομάζεται «τουριστικές υπηρεσίες», που δεν προβλέπει το κοινοτικό δίκαιο, αλλά η οποία μπορεί να θεωρηθεί ότι αλληλοεπικαλύπτεται με κάποια από τις τρεις κατηγορίες που προαναφέρθηκαν. Κατά συνέπεια οι τουριστικές αυτές υπηρεσίες υπάγονται σε καθεστώς ελέγχου διαφορετικό της κοινοτικής ρύθμισης και μπορούν να δημιουργήσουν ασυμβίβαστες καταστάσεις. Η Επιτροπή ζητά από την ισπανική κυβέρνηση να επανεξετάσει τη σκοπιμότητα διατήρησης της κατηγορίας αυτής για τις οδικές μεταφορές επιβατών.

Άλλωστε η διαδικασία και τα κριτήρια που προβλέπει το άρθρο 111 για τη δημιουργία τακτικής γραμμής δεν συμφωνούν απόλυτα με όσα προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 517/72. Κατά συνέπεια η ισπανική κυβέρνηση καλείται να λάβει υπόψη της τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού.

Κατά συνέπεια και για να αποφευχθεί κάθε ασάφεια η Επιτροπή ζητά να περιληφθούν στο νομοσχέδιο οι ορισμοί και οι διαδικασίες με άμεση αναφορά στο κοινοτικό δίκαιο, όσον αφορά τις ενδοκοινοτικές οδικές μεταφορές επιβατών.

5. Για τις διατάξεις του τίτλου VI του νομοσχεδίου σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές οι οποίες αφορούν ειδικότερα την κρατική εταιρεία Red National de los Ferrocarriles Españoles (Renfe), πρέπει να γίνουν οι ακόλουθες παρατηρήσεις:

5.1. Η Επιτροπή συμφωνεί

i) να χορηγήσει το κράτος στη Renfe νομική προσωπικότητα ανεξάρτητη από αυτό (άρθρο 181) και αυτονομία διαχείρισης (άρθρο 182 παράγραφος 3)·

ii) με τον καθορισμό των βασικών γραμμών δράσης της Renfe, των στόχων που θα πρέπει να επιτύχει και την οικονομική συνεισφορά του κράτους στη Renfe, στο πλαίσιο συμβάσεων-προγραμμάτων (άρθρο 83)·

(1) ΕΕ αριθ. C 144 της 13. 6. 1985, σ. 4.
(2) ΕΕ αριθ. 70 της 6. 8. 1962, σ. 2005/62.
(3) ΕΕ αριθ. L 332 της 28. 11. 1983, σ. 33.
(4) ΕΕ αριθ. L 48 της 22. 2. 1975, σ. 31.
(5) ΕΕ αριθ. L 5 της 9. 1. 1979, σ. 33.
(6) ΕΕ αριθ. L 5 της 9. 1. 1982, σ. 12.
(7) ΕΕ αριθ. L 247 της 22. 8. 1982, σ. 6.
(8) ΕΕ αριθ. 147 της 9. 8. 1966, σ. 2688/66.

iii) με την υποχρέωση της Renfe να διαχειρίζεται τις σιδηροδρομικές γραμμές έτσι ώστε να μην παρουσιάζουν έλλειμμα στα αποτελέσματα χρήσεως·

iv) με την πληρωμή στη Renfe επιδοτήσεων για την αντιστάθμιση των υπηρεσιών που παρέχει σύμφωνα με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, την ομαλοποίηση των λογαριασμών και το αντιστάθμισμα του ενδεχόμενου ελλείμματος των αποτελεσμάτων χρήσεως.

5.2. Η Επιτροπή υπενθυμίζει, διαπιστώνοντας ότι η παραπάνω διατάξεις συμφωνούν με την κοινή πολιτική μεταφορών, ότι η ισπανική κυβέρνηση θα πρέπει να τηρήσει την κοινοτική ρύθμιση για το θέμα αυτό, και ιδίως τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 (1), (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 (2), (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (3) του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκαν από τους κανονισμούς (ΕΟΚ) αριθ. 1473/75 (4) και (ΕΟΚ) αριθ. 1678/82 (5), καθώς και την απόφαση 75/327/ΕΟΚ του Συμβουλίου (6), όταν θα επεξεργασθεί τις διατάξεις εφαρμογής του νόμου, και ιδιαίτερα τη συγγραφή υποχρεώσεων, τη σύμβαση-πλαίσιο και τους νόμους για οικονομικά θέματα· με μόνο λόγο την αποφυγή κάθε ασάφειας, θα ήταν επιθυμητή, μια σαφής αναφορά του κοινοτικού δικαίου στο νομοσχέδιο.

5.3. Η Επιτροπή διαπιστώνει εντούτοις ότι οι διατάξεις του άρθρου 189 σχετικά με τα κόμιστρα, ενώ αφήνουν στη Renfe «τη μεγαλύτερη δυνατή αυτονομία στη διαχείρισή της», της επιβάλλουν εντούτοις όριο που καθορίζει η διοίκηση και την υποχρέωση τήρησης των διαδικασιών έγκρισης των κομίστρων που καθορίζουν τα άρθρα 18 και 19 του νομοσχέδιου και εφαρμόζονται επίσης και σε άλλες επιχειρήσεις δημόσιων μεταφορών. Οι διατάξεις αυτές, στο βαθμό που εφαρμόζονται στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων, δεν συμβιβάζονται με τις αποφάσεις 82/529/ΕΟΚ (7) και 83/418/ΕΟΚ (8) του Συμβουλίου. Τα κείμενα των άρθρων 18, 19 και 189 θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να λάβουν υπόψη τις κοινοτικές αυτές διατάξεις. Για το σκοπό να αποφευχθεί κάθε ασάφεια, θα ήταν επιθυμητή μια σαφής αναφορά στο κοινοτικό δίκαιο.

5.4. Η Επιτροπή διαπιστώνει τέλος ότι οι διάφοροι έλεγχοι και επιθεωρήσεις των δραστηριοτήτων της Renfe που προβλέπονται στο άρθρο 193 θα πρέπει να αποφύγουν στο μέτρο του δυνατού την ανάμειξη στην καθημερινή διαχείριση της επιχείρησης και να περιορισθούν σε εκ των υστέρων ελέγχους.

6. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το νομοσχέδιο που της υποβλήθηκε αφορά τους προσανατολισμούς της κοινοτικής πολιτικής χερσαίων μεταφορών και ότι οι επιπτώσεις του μπορούν να εκτιμηθούν πλήρως μόνον εάν λάβει γνώση και των εκτελεστικών μέτρων που θα ακολουθήσουν. Κατά συνέπεια ζητά από την ισπανική κυβέρνηση να της ανακοινώσει εγκαίρως, μέσα στο πλαίσιο της διαδικασίας προηγούμενης εξέτασης και διαβουλεύσεων που καθορίσθηκε με την απόφαση του Συμβουλίου της 21ης Μαρτίου 1962, τα εν λόγω μέτρα εφαρμογής.

7. Η Επιτροπή πληροφορεί τα άλλα κράτη μέλη για τη γνώμη αυτή.

Βρυξέλλες, 6 Νοεμβρίου 1986.

Για την Επιτροπή

Stanley CLINTON DAVIS

Μέλος της Επιτροπής

(1) ΕΕ αριθ. L 156 της 28. 6. 1969, σ. 1.
(2) ΕΕ αριθ. L 156 της 28. 6. 1969, σ. 8.
(3) ΕΕ αριθ. L 130 της 15. 6. 1970, σ. 1.
(4) ΕΕ αριθ. L 152 της 12. 6. 1975, σ. 1.
(5) ΕΕ αριθ. L 184 της 29. 6. 1982, σ. 1.
(6) ΕΕ αριθ. L 152 της 12. 6. 1975, σ. 3.
(7) ΕΕ αριθ. L 234 της 9. 8. 1982, σ. 5.
(8) ΕΕ αριθ. L 237 της 26. 8. 1983, σ. 32.