RECOMMANDATION DE LA COMMISSION

du 31 janvier 1968

adressée à la république fédérale d'Allemagne au sujet des projets de loi

— relative au régime fiscal des transports de marchandises par route,

— portant modification de la loi relative aux transports routiers de marchandises,

— portant modification de la loi sur la navigation intérieure professionnelle,

— portant modification de la loi sur les transports de voyageurs

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi)

(68/96/CEE)

Conformément à l'article 1er de la décision du Conseil, du 21 mars 1962, instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires et administratives envisagées par les États membres dans le domaine des transports (1), le gouvernement allemand a communiqué à la Commission, par lettre du 27 novembre 1967 de son représentant permanent auprès des Communautés européennes, les projets de loi suivants :

— projet de loi relative au régime fiscal des transports de marchandises par route ;

— projet d'une sixième loi portant modification de la loi relative aux transports routiers de marchandises ;

— projet de loi portant modification de la loi sur la navigation intérieure professionnelle ;

— projet d'une deuxième loi portant modification de la loi sur les transports de voyageurs.

La lettre du représentant permanent est parvenue à la Commission le 30 novembre 1967. Conformément à l'article 1er de la décision du Conseil, le gouvernement allemand a également communiqué les projets aux autres États membres.

Conformément à l'article 2 paragraphe 4 de la décision du Conseil et en accord avec le gouvernement allemand, la Commission a prolongé le délai prévu au paragraphe 1 du susdit article jusqu'au 18 février 1968 et en a informé les États membres.

En application de l'article 2 paragraphe 3 de la décision du Conseil, du 21 mars 1962, une consultation avec les États membres au sujet des dispositions en cause a eu lieu à l'initiative de la Commission au cours d'une réunion qui s'est tenue à Bruxelles les 9 et 10 janvier 1968.

En vertu de l'article 2 de la décision du Conseil, la Commission formule la recommandation suivante :

(1) JO n° 23 du 3. 4. 1962, p. 720/62.

I. A

1. Les projets de loi mentionnés ci-dessus font partie intégrante du programme de politique de transports pour les années 1968 à 1972 que le gouvernement allemand a arrêté le 8 novembre 1967.

2. Il résulte du programme et des explications fournies par les représentants allemands lors de la consultation avec les États membres que :

a) Les mesures envisagées sont destinées à faire face rapidement et efficacement à la situation critique existant dans de larges secteurs de l'économie des transports allemands, caractérisée par :

— le déficit croissant de la Deutsche Bundesbahn,

— la dégradation de la situation économique de la navigation intérieure,

— la congestion d'une partie du réseau routier ;

b) certaines des mesures envisagées ne doivent s'appliquer que pendant une période transitoire et seront supprimées dès que la situation de l'économie des transports, dans son ensemble, aura été normalisée ;

c) au fur et à mesure de la réalisation de la politique commune des transports, l'Allemagne adaptera sa législation en conséquence.

I. B

3. La Commission partage l'avis du gouvernement allemand que la situation grave de l'économie des transports du pays exige des mesures rapides et efficaces. Elle reconnaît que le programme constitue un ensemble de mesures destinées à améliorer la situation actuelle.

La Commission estime, cependant, devoir attirer l'attention de la république fédérale d'Allemagne sur le fait que certaines des mesures envisagées aggraveraient les divergences qui existent actuellement entre les politiques nationales des États membres et s'écarteraient

de la conception générale de la politique commune des transports, telle qu'elle résulte de l'orientation dégagée par les institutions de la Communauté. Par ailleurs, un certain nombre de ces mesures, tout en n'étant prévues qu'à titre transitoire, sont destinées à être appliquées pendant une période relativement longue et risqueraient d'entraîner de profondes modifications dans l'économie des transports dont les effets se feraient sentir pour une durée très supérieure à celle de leur application. Il serait donc difficile d'introduire, après cette période, dans une situation profondément modifiée, les principes qui sont à la base de la politique commune des transports.

Certaines de ces mesures envisagées seraient, par ailleurs, dans la forme actuelle des projets, incompatibles avec le traité instituant la Communauté économique européenne ; elles seraient, en outre, susceptibles d'altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

La Commission est convaincue qu'il est possible d'envisager des solutions qui, tout en s'inscrivant dans le cadre de la politique commune des transports, permettraient de remédier à la situation avec laquelle le gouvernement allemand se trouve confronté. Aussi, la Commission estime-t-elle nécessaire de recommander à la république fédérale d'Allemagne de modifier certaines parties de son programme tout en respectant la nécessité d'une conception d'ensemble. Des mesures complémentaires concernant les chemins de fer seront recommandées afin d'assainir la situation économique de la Deutsche Bundesbahn et d'augmenter sa compétitivité.

II. A

4. Le projet de loi relative au régime fiscal des transports de marchandises par route prévoit l'instauration d'une taxation sur les prestations de transport visant à orienter la répartition du trafic tant entre les modes de transport qu'à l'intérieur du secteur des transports de marchandises par route.

II. B

5. La Commission estime que l'utilisation de la fiscalité en vue de réaliser une répartition du trafic qui ne serait pas conforme à celle résultant du jeu des forces du marché, est incompatible avec l'orientation générale de la politique commune des transports. La fiscalité doit être neutre à l'égard aussi bien des relations entre les transports pris dans leur ensemble et les autres secteurs de l'économie que de celles entre modes et catégories de transports.

L'application aux transports de marchandises du système commun de taxe sur la valeur ajoutée, prévue par l'article 4, ainsi que les dispositions de l'article 3 de la décision du Conseil nº 65/271/CEE, du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable [2], répondent à cet objectif.

Dans le cadre de cette conception, la fiscalité spécifique est destinée à réaliser, dans le domaine des transports par route, les objectifs d'une tarification de l'usage des infrastructures, qui consistent à assurer à la fois la mise à la charge des utilisateurs des coûts occasionnés à la collectivité et l'utilisation optimale de la capacité des infrastructures. Elle contribue ainsi à assurer l'égalité des conditions de concurrence dans les transports.

Une telle solution est particulièrement apte, dans le cadre d'une économie basée sur la liberté du choix des usagers, à faire face au problème de la congestion routière.

6. Dans ces conditions, la Commission estime que l'application de mesures de tarification des infrastructures routières constitue le moyen le plus approprié d'atteindre les objectifs poursuivis par le gouvernement allemand. Il conviendrait, dès lors, d'aménager la taxation projetée dans ce sens.

La Commission rappelle à ce sujet sa déclaration du 14 décembre 1967 au Conseil, d'après laquelle elle présentera, avant le 1er juillet 1968, en tant que premières mesures, des propositions visant à harmoniser les structures des taxes sur les véhicules automobiles utilitaires, de façon à refléter la part respective des différentes catégories de véhicules dans les coûts de l'utilisation des infrastructures occasionnés à la collectivité. La ligne générale de cette solution a été approuvée par le Conseil dans sa décision nº 67/790/CEE, du 14 décembre 1967, concernant certaines mesures dans le domaine de la politique commune des transports [3].

7. Par ailleurs, la Commission encourage la république fédérale d'Allemagne et est prête à l'aider à prendre toutes autres mesures appropriées de tarification de l'utilisation des infrastructures en vue d'assurer une répartition plus satisfaisante dans l'espace et dans le temps de la circulation routière. Ces mesures devraient porter sur l'ensemble de la circulation (voitures particulières et véhicules automobiles utilitaires).

Dans les conditions de très forte circulation et de degré élevé de congestion sur certaines parties du réseau routier, l'application de redevances de saturation destinée à adapter le volume de la circulation routière à la capacité des infrastructures existantes pourrait être envisagée. Sans préjuger les solutions

[2] JO nº 88 du 24. 5. 1965, p. 1500/65.
[3] JO nº 322 du 30. 12. 1967, p. 4.

qui seront obtenues dans le cadre d'un système communautaire de tarification des infrastructures, un tel régime pourrait permettre, le cas échéant, même par une application pragmatique, de contribuer efficacement à la solution du problème, en remplaçant les mesures restrictives prévues par le gouvernement allemand, par un mécanisme régulateur de prix fondé sur le libre choix de l'usager.

Une telle solution est envisagée, pour les cas où l'infrastructure est surchargée, parmi les diverses méthodes de tarification des infrastructures retenues dans la décision du Conseil n° 65/270/CEE, du 13 mai 1965 (4), quant au régime financier en matière d'utilisation des infrastructures.

En outre, le réseau routier allemand devra être adapté, notamment sur les axes les plus encombrés, en fonction des besoins actuels et futurs. La Commission se félicite de ce que le gouvernement allemand envisage d'établir sur le plan fédéral un programme d'aménagement et de développement des voies de communication. Les redevances de saturation éventuellement appliquées pourront être progressivement réduites en fonction des améliorations des conditions de la circulation susceptibles d'en résulter.

8. En tout état de cause, la Commission estimerait nécessaire que les dispositions envisagées soient modifiées de façon à éliminer les inégalités de traitement entre les transports pour compte propre et les transports pour compte d'autrui. Elle attire à cet égard l'attention sur le fait que cette différenciation devra, conformément à l'article 3 de la décision du Conseil n° 65/271/CEE, du 13 mai 1965 (5), être supprimée pour le 1er janvier 1970 au plus tard, date ultime fixée par l'article 1er de la directive du Conseil n° 67/227/CEE, du 11 avril 1967, en matière d'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires (6).

II. C

9. Par ailleurs, la Commission attire l'attention de la république fédérale d'Allemagne sur le fait que certaines dispositions prévues dans le projet de loi sont susceptibles de donner lieu à des incompatibilités avec des dispositions du traité.

10. D'après le paragraphe 1 du projet de loi, les transports internationaux à courte distance sont, pour le parcours allemand, soumis à la taxe alors que les transports nationaux à courte distance en sont exemptés. De ce fait, des marchandises importées en Allemagne sont susceptibles d'être frappées indirectement d'impositions supérieures à celles qui frappent des produits allemands similaires livrés aux mêmes lieux de destination. Cette disposition contreviendrait à l'article 95 du traité.

Les transports de marchandises effectués directement entre Berlin et le reste du territoire fédéral bénéficieraient, selon le paragraphe 5, alinéa 1 point 1 du projet de loi, d'une réduction de taxe, alors que cette réduction ne serait pas accordée aux transports de marchandises effectués entre Berlin et le territoire d'un autre État membre. S'il s'agit de marchandises provenant des autres États membres, cela tomberait également sous le coup de l'article 95.

11. Les réductions de taxe, prévues au paragraphe 5 du projet de loi et l'exclusion des premiers 170 km pour le calcul de la taxe prévue au paragraphe 3 alinéa 6 du projet de loi, pourraient s'avérer incompatibles avec le marché commun au sens de l'article 92 du traité. Elles pourraient comporter des aides qui fausseraient ou menaceraient de fausser la concurrence et affecteraient les échanges entre les États membres en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. Certaines de ces mesures pourraient, toutefois, bénéficier des dispositions de l'article 92 paragraphes 2 et 3 du traité.

La Commission se réserve d'examiner ces mesures sous l'angle de l'article 92 du traité. Elle considère que la communication du gouvernement allemand constitue à cet égard l'information au sens de l'article 93 paragraphe 3 du traité.

12. Les dispositions relatives aux modalités de paiement de la taxe devraient respecter l'article 76 du traité. Il est, dès lors, nécessaire d'étendre aux transporteurs résidant dans un autre État membre, le bénéfice des facilités accordées aux transporteurs nationaux.

III. A

13. Le projet de loi portant modification de la loi relative aux transports routiers de marchandises prévoit, entre autres, l'interdiction de transporter à longue distance, à partir du 1er juillet 1970, certaines catégories de marchandises, notamment des pondéreux, par des entreprises effectuant des transports pour compte d'autrui et pour compte propre. Il comporte, en outre, la possibilité d'assortir une autorisation valable pour une circonscription de l'obligation d'assurer certains services réguliers ainsi que des dispositions nouvelles en matière de formation des prix.

III. B. 1

14. La Commission est d'avis qu'une réglementation de la capacité ayant pour effet une répartition du trafic par les pouvoirs publics, est incompatible avec les principes fondamentaux de la poli-

(4) JO n° 88 du 24. 5. 1965, p. 1473/65.
(5) Voir renvoi 2.
(6) JO n° 71 du 14. 4. 1967, p. 1301/67.

tique commune des transports. Les pouvoirs publics ne devraient intervenir que dans la mesure où leur action est nécessaire pour assurer un équilibre entre l'offre et la demande de transports et plus particulièrement, pour éliminer les capacités excédentaires. A cet effet, la Commission a présenté au Conseil, le 14 juin 1967, une proposition de règlement relatif à l'introduction de règles communes pour l'accès à la profession de transporteur de marchandises par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux et la réglementation de la capacité dans le domaine des transports nationaux par route (7).

15. L'interdiction de transporter, prévue à l'article 1er alinéa 2 du projet de loi, entraînerait des répercussions dommageables pour le secteur des transports routiers tant pour les transporteurs allemands qu'étrangers.

On peut, notamment, critiquer le fait que l'exception qui est prévue en faveur de Berlin ne jouerait que pour les transports nationaux allemands mais non pour les transports directs entre Berlin et une localité située dans un autre État membre.

L'interdiction de transporter entraînerait une diminution sensible de la productivité des entreprises de transport concernées. Elle conduirait à une augmentation des coûts plus particulièrement dans le cas où les marchandises devraient être transbordées.

L'interdiction envisagée aurait donc également des conséquences économiques et sociales graves pour d'autres secteurs. Dans certains cas, ces conséquences pourraient aller jusqu'au ralentissement de l'expansion des entreprises touchées. En raison de l'intégration progressive des marchés, cette interdiction s'avérerait non seulement désavantageuse pour l'économie allemande mais aussi pour l'économie des autres États membres.

En plus, la faculté envisagée pour le ministre fédéral d'accorder des dérogations en faveur des ports de mer allemands pourrait aboutir à des avantages pour les échanges avec les pays tiers au détriment des échanges intracommunautaires. Ces inconvénients seraient d'autant plus sensibles si les dérogations se cumulaient avec des avantages fiscaux envisagés en faveur de ces ports.

16. L'interdiction de transporter à longue distance risquerait d'avoir certaines conséquences sociales, notamment dans le domaine de l'emploi, ces conséquences pouvant, par ailleurs, s'étendre aux transporteurs des autres États membres empruntant le territoire allemand.

Bien qu'il semble possible que ces conséquences trouveraient une certaine compensation dans les transports à courte distance, des mesures spéciales seraient à prévoir, le cas échéant, en matière de réadaptation professionnelle et de mise à la retraite anticipée pour les cas les plus difficiles.

(7) JO n° 254 du 20. 10. 1967, p. 3.

17. La Commission estime que l'interdiction de transporter serait incompatible avec les objectifs du marché commun.

Elle est, par ailleurs, convaincue que les buts poursuivis par le gouvernement allemand pourraient être atteints par d'autres moyens répondant aux objectifs du marché commun, notamment par un aménagement du régime de la Deutsche Bundesbahn (8) et une tarification des infrastructures routières (9).

III. B. 2

18. La faculté prévue à l'article 1er alinéa 10 du projet de loi, d'assortir une autorisation de circonscription de l'obligation d'assurer certains services réguliers ne soulève pas d'objection. Mais cette mesure répondrait mieux à la conception de la politique commune des transports, si la loi prévoyait la compensation financière spécifique des charges résultant pour le transporteur de cette obligation. Une telle disposition rapprocherait la législation allemande des dispositions prévues par la proposition de règlement relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public que la Commission a soumise au Conseil, le 24 mai 1967 (10), en application des articles 5 et 6 de la décision du Conseil n° 65/271/CEE, du 13 mai 1965 (11).

19. Les modifications des dispositions relatives à la formation des prix dans le domaine des transports à courte distance, prévues à l'article 1er alinéas 23 et 24 du projet de loi ne soulèvent pas d'objection. Il convient de remarquer, cependant, que la situation pourrait se trouver modifiée si le Conseil adoptait la proposition de la Commission, du 27 octobre 1965, d'un règlement relatif à l'instauration d'un système de tarifs à fourchettes pour les transports de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable.

III. C

20. Par ailleurs, la Commission attire l'attention de la république fédérale d'Allemagne sur le fait que certaines dispositions prévues dans le projet de loi sont susceptibles de conduire à des mesures qui seraient incompatibles avec le droit communautaire.

21. L'application de l'interdiction de transporter prévue à l'article 1er alinéa 2 du projet de loi rendrait plus difficile la coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'exercice de celle-ci. Confor-

(8) Voir paragraphe 37.
(9) Voir paragraphe 35.
(10) JO n° 248 du 13. 10. 1967, p. 12.
(11) Voir renvoi 2.

mément au titre IV G 1 du programme général pour la suppression des restrictions à la liberté d'établissement, du 16 décembre 1961 ([12]), cette coordination doit être réalisée en même temps que la suppression de ces restrictions, dans la mesure où elle est nécessaire pour éviter les distorsions qui pourraient en résulter.

22. Dans l'octroi de dérogations à l'interdiction de transporter, les autorités allemandes devraient, le cas échéant, tenir compte des dispositions de l'article 76 du traité.

IV. A

23. Le projet de loi portant modification de la loi sur la navigation intérieure professionnelle prévoit certaines mesures en matière tarifaire et, notamment, l'introduction de tarifs obligatoires pour les transports internationaux de marchandises. Il comporte, en outre, des dispositions en vue de créer un fonds de déchirage pour l'élimination de surcapacités structurelles et de supprimer l'interdiction aux associations de bateliers d'acquérir directement du fret.

IV. B

24. La réglementation tarifaire pour les transports internationaux par voie navigable, prévue à l'article 1er alinéa 13 du projet de loi, ne correspond pas aux principes de l'accord du Conseil, du 22 juin 1965, relatif à l'organisation du marché des transports. Aux termes de cet accord, les transports internationaux par voie navigable doivent, dès la première étape de la politique tarifaire commune, être soumis à un régime de tarifs de référence.

Les principes de l'accord du 22 juin 1965, que la Commission a repris dans sa proposition du 27 octobre 1965 ([13]), ne sont pas encore transformés en droit communautaire. Néanmoins, les modifications qu'il est prévu d'apporter au droit allemand pourraient remettre en question l'ensemble de l'accord. C'est, en effet, l'instauration de tarifs de référence pour les transports fluviaux internationaux qui a constitué l'un des fondements du compromis consacré par l'accord du 22 juin 1965.

Une réglementation de la capacité paraît constituer un moyen plus efficace contre la dégradation des prix dans la navigation intérieure que la fixation de prix obligatoires de transport. C'est le but qu'indique la proposition de la Commission, du 23 novembre 1967, concernant le règlement relatif à l'accès au marché dans les transports de marchandises par voie navigable. Le Conseil a confirmé la nécessité d'une réglementation de la capacité dans la navigation intérieure dans sa résolution du 20 octobre 1966.

([12]) JO n° 2 du 15. 1. 1962, p. 36/62.
([13]) Voir paragraphe 19.

25. Les modifications des dispositions relatives à la formation des prix prévues à l'article 1er alinéas 2 à 12 du projet de loi, ne soulèvent pas d'objection. Il convient néanmoins de remarquer que la situation pourrait se trouver modifiée si le Conseil adoptait la proposition de la Commission, du 27 octobre 1965 ([14]).

26. Dans la mesure où les modalités de contributions au fonds de déchirage et d'octroi des primes par le fonds, prévues à l'article 1er alinéa 16 du projet de loi seraient compatibles avec le droit communautaire ([15]) (paragraphes 29 et 30), la Commission n'a pas d'objections à formuler. Elles reconnaît la nécessité d'éliminer des surcapacités et, en conséquence, de contribuer à l'assainissement du marché par une action de déchirage tendant à mettre hors service le matériel fluvial vieilli. Elle l'a précisé dans sa proposition du 23 novembre 1967 ([16]) ainsi que dans sa proposition du 14 juillet 1966 de règlement du Conseil relatif aux aides accordées aux entreprises de transport par chemin de fer, par route et par voie navigable ([17]). Par ailleurs, dans sa proposition du 23 novembre 1967, la Commission a également prévu des mesures en faveur des travailleurs salariés faisant partie des équipages de bateaux admis au déchirage.

27. Les modifications des dispositions relatives aux tâches des associations de bateliers, prévues à l'article 1er alinéa 1 du projet de loi, ne soulèvent pas d'objections. Elles devraient conduire à éviter aux autorités de recourir, en cas de crise dans la navigation intérieure, à une répartition autoritaire du fret. Toutefois, la Commission examinera, le moment venu, si l'activité de ces associations est compatible avec les règles de concurrence applicables au secteur des transports.

IV. C

28. Par ailleurs, la Commission attire l'attention de la république fédérale d'Allemagne sur le fait que certaines dispositions prévues dans le projet de loi sont susceptibles de donner lieu à des incompatibilités avec des dispositions du traité.

29. Les primes de déchirage prévues à l'article 1er alinéa 16 du projet de loi, pourraient constituer des aides au sens de l'article 92 du traité. Sous réserve de leur compatibilité avec l'article 76, elles pourraient cependant être conformes au traité, en tant qu'aides répondant aux besoins de la coordination des transports au sens de l'article 77 du traité.

La Commission se réserve d'examiner les dispositions relatives aux primes de déchirage prévues,

([14]) Voir paragraphe 19.
([15]) Voir paragraphes 29 et 30.
([16]) Voir paragraphe 24.
([17]) JO n° 185 du 17. 10. 1966, p. 3192/66.

sous l'angle de l'article 92 du traité. Elle considère que la communication du gouvernement allemand constitue à cet égard l'information au sens de l'article 93 paragraphe 3 du traité.

30. La disposition prévue à l'article 1er alinéa 16 du projet de loi, selon laquelle les transporteurs fluviaux, résidant dans un autre État membre, seraient astreints au versement de la redevance pour le fonds de déchirage lorsqu'ils participent aux transports intérieurs allemands, sans pour autant bénéficier de la prime de déchirage, contreviendrait à l'article 76 du traité.

V. A

31. Le projet de loi portant modification de la loi sur le transport de voyageurs vise, notamment, à améliorer la desserte de certaines régions. A cette fin, il prévoit l'octroi d'autorisations d'exploiter des services dans une zone géographique déterminée et la faculté d'imposer certaines obligations de service public.

V. B

32. Le projet de loi ne soulève pas d'objection. Il répondrait, cependant, mieux à la conception de la politique commune des transports, s'il prévoyait la compensation financière spécifique :

— des charges résultant pour le transporteur de l'obligation d'étendre ou de modifier le service qu'il assure (article 1er alinéa 4 du projet de loi) ;

— des charges résultant pour le titulaire d'une autorisation de zone de l'obligation de créer et d'exploiter une relation de trafic déterminée (article 1er alinéa 5 du projet de loi).

Une telle disposition rapprocherait le droit allemand des dispositions de la proposition que la Commission a soumise au Conseil, le 24 mai 1967 ([18]), en application des articles 5 et 6 de la décision n° 65/271/CEE, du 13 mai 1965 ([19]).

VI. A

33. En conclusion, la Commission ne méconnaît pas le bien-fondé des buts que le gouvernement allemand s'efforce d'atteindre avec les différentes mesures d'assainissement prévues dans son programme. Conformément aux objectifs de la décision du Conseil, du 21 mars 1962 ([20]), elle doit, cependant, tendre à éviter un développement divergent des politiques de transport des États membres et à favoriser l'instauration progressive de la politique commune des transports.

A cet effet, elle rappelle que le Conseil s'est prononcé sur les principes essentiels et les moyens de la réalisation de cette politique :

— dans sa décision n° 65/271/CEE, du 13 mai 1965 ([21]),

— dans son accord du 22 juin 1965,

— dans sa résolution du 20 octobre 1966,

— dans sa décision n° 67/790/CEE, du 14 décembre 1967 ([22]).

La Commission a déjà présenté des propositions pour assurer la mise en œuvre de cette politique commune. D'autres le seront prochainement. La Commission estime que certaines de ces propositions peuvent constituer une base valable pour la mise en œuvre de mesures permettant au gouvernement allemand de procéder à un assainissement de son système des transports.

La Commission se doit d'exprimer des réserves sur toute action unilatérale des États membres, lorsque les mesures nationales sont de nature à interférer substantiellement avec la politique commune des transports. Cependant, si ces mesures sont susceptibles de rapprocher les législations nationales des solutions communautaires, elles doivent être non seulement admises, mais sont à recommander lorsqu'il s'agit de faire face à des situations exceptionnelles exigeant des interventions d'urgence.

Il en ressort donc que la république fédérale d'Allemagne doit s'efforcer d'atteindre les objectifs de son programme de politique des transports par des mesures s'inscrivant dans la ligne générale de la politique commune des transports. A cette fin, la Commission lui recommande de renoncer à certaines des dispositions envisagées et d'en aménager d'autres, ainsi que d'adopter les mesures complémentaires précisées ci-dessous.

VI. B. 1

34. La Commission recommande à la république fédérale d'Allemagne de renoncer :

— à la taxe spéciale qu'il est prévu de percevoir sur les transports de marchandises à longue distance pour compte d'autrui et pour compte propre, ainsi que sur les transports internationaux à courte distance pour compte d'autrui et pour compte propre ;

— à l'interdiction qui doit frapper les transports à longue distance pour compte d'autrui et pour compte propre de certaines catégories de marchandises

et de prendre les mesures suivantes afin d'améliorer la situation de la Deutsche Bundesbahn, de décongestionner le réseau routier et de contribuer ainsi à l'assainissement général du marché des transports.

35. Des mesures appropriées de tarification de l'usage des infrastructures routières devraient être

([18]) Voir renvoi 10.
([19]) Voir renvoi 2.
([20]) Voir renvoi 1.
([21]) Voir renvoi 2.
([22]) Voir renvoi 3.

établies en vue d'assurer une répartition plus satisfaisante, dans l'espace, de l'ensemble de la circulation.

36. Si les possibilités offertes par la législation en vigueur devaient s'avérer insuffisantes pour assurer un contrôle efficace, sur le plan de l'économie générale, des capacités des transports routiers, il convient de recourir à des mesures s'inspirant des principes de la proposition de la Commission, du 14 juin 1967 ([23]). Cette proposition prévoit, notamment, que l'adaptation de l'offre à la demande doit, en matière de prestations de transports routiers, également tenir compte du développement de l'infrastructure routière.

37. En vue d'améliorer la capacité compétitive de la Deutsche Bundesbahn et d'assainir sa situation financière, la Commission recommande, en outre :

a) L'autonomie de gestion et, en particulier, l'autonomie financière de la Deutsche Bundesbahn devrait être assurée. A cette fin, il y aurait lieu de modifier le statut de ce chemin de fer et, dans ce cadre, de délimiter les pouvoirs respectifs de l'État et de l'administration ferroviaire, ainsi que de préciser les limites et les conditions des obligations pouvant être imposées aux chemins de fer en atténuant, notamment, les contraintes qui en limitent l'action dans les conditions de production et de vente de ses services ;

b) conformément aux dispositions des articles 5 et 6 de la décision n° 65/271/CEE, du 13 mai 1965 ([24]), les obligations de service public imposées aux chemins de fer devraient être réduites et les charges résultant des obligations maintenues devraient être compensées. Les modalités d'application de ces mesures devraient s'inspirer de la proposition de règlement présentée par la Commission, en date du 24 mai 1967 ([25]) ;

c) conformément aux dispositions de l'article 7 de la décision n° 65/271/CEE, du 13 mai 1965 ([26]), et en s'inspirant de la proposition que la Commission présentera prochainement, les chemins de fer devraient être indemnisés de toutes les charges donnant lieu à une normalisation des comptes ;

d) les pouvoirs publics devraient intervenir, sous une forme appropriée, dans le financement des investissements des chemins de fer, notamment lorsqu'il s'agit de l'exécution de services publics imposés en dehors de l'intérêt propre de l'entreprise ;

e) une plus grande liberté commerciale de la Deutsche Bundesbahn devrait être assurée, notamment par l'instauration d'une tarification obligatoire à fourchettes et la possibilité de conclure des contrats particuliers. La Commission rappelle, à cet égard, sa proposition de règlement du 27 octobre 1965 ([27]).

VI. B. 2

38. La Commission recommande à la république fédérale d'Allemagne de prévoir la compensation spécifique des charges résultant, pour le transporteur, de l'obligation qui lui serait imposée :

— d'assurer un service régulier dans le cadre d'une autorisation de transport à la longue distance limitée ;
— d'étendre son service dans le cadre d'une autorisation de transport de personnes ;
— d'exploiter certaines relations de trafic dans le cadre d'une autorisation de transport de personnes.

Ces mesures devraient s'inspirer des principes de la proposition de règlement de la Commission, du 24 mai 1967 ([28]).

VI. B. 3

39. La Commission recommande à la république fédérale d'Allemagne de renoncer à la réglementation tarifaire prévue pour les transports internationaux par voie navigable. La situation de la navigation intérieure devra être rétablie dans le cadre de la politique commune des transports et, notamment, par une adoption rapide par le Conseil de la proposition de règlement de la Commission, du 23 novembre 1967 ([29]).

VII

40. La Commission informe les autres États membres de cette recommandation.

Fait à Bruxelles, le 31 janvier 1968.

Par la Commission

Le président

Jean REY

([23]) Voir renvoi 7.
([24]) Voir renvoi 2.
([25]) Voir renvoi 10.
([26]) Voir renvoi 2.
([27]) Voir paragraphe 18.
([28]) Voir renvoi 10.
([29]) Voir paragraphe 24.