RACCOMANDAZIONE DELLA COMMISSIONE

del 31 gennaio 1968

indirizzata alla Repubblica federale di Germania in merito ai progetti di legge

— relativo al regime fiscale dei trasporti di merci su strada,

— recante modifica della legge relativa agli autotrasporti di merci,

— recante modifica della legge sulla navigazione interna professionale,

— recante modifica della legge sui trasporti di viaggiatori

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(68/96/CEE)

Conformemente all'articolo 1 della decisione del Consiglio del 21 marzo 1962, istitutiva di una procedura di esame e di consultazione preventivi per talune disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che gli Stati membri si propongono di adottare nel settore dei trasporti [1], il governo tedesco ha comunicato alla Commissione, con lettera del 27 novembre 1967 del suo rappresentante permanente presso le Comunità europee, i seguenti progetti di legge :

— progetto di legge relativo al regime fiscale dei trasporti di merci su strada ;

— progetto di una sesta legge recante modifica della legge relativa agli autotrasporti di merci ;

— progetto di legge recante modifica della legge sulla navigazione interna professionale ;

— progetto di una seconda legge recante modifica della legge sui trasporti di viaggiatori.

La lettera del rappresentante permanente è pervenuta alla Commissione il 30 novembre 1967. Conformemente all'articolo 1 della decisione del Consiglio, il governo tedesco ha comunicato i progetti di legge anche agli altri Stati membri.

Conformemente all'articolo 2, paragrafo 4, della decisione del Consiglio e d'accordo con il governo tedesco, la Commissione ha prolungato il termine di cui al paragrafo 1 di detto articolo sino al 18 febbraio 1968, informandone gli Stati membri.

In applicazione dell'articolo 2, paragrafo 3, della decisione del Consiglio del 21 marzo 1962, i provvedimenti in parola hanno formato oggetto, per iniziativa della Commissione, di una consultazione che ha avuto luogo in occasione della riunione svoltasi nei giorni 9 e 10 gennaio 1968, a Bruxelles.

In virtú dell'articolo 2 della decisione del Consiglio, la Commissione formula la seguente raccomandazione :

[1] GU n. 23 del 3. 4. 1962, pag. 720/62.

I. A

1. I progetti di legge di cui sopra sono parte integrante del programma di politica dei trasporti per gli anni dal 1968 al 1972, approvato dal governo tedesco in data 8 novembre 1967.

2. Dal programma e dai chiarimenti forniti dai rappresentanti tedeschi in sede di consultazione con gli Stati membri si desume che :

a) i provvedimenti previsti sono destinati a fronteggiare la critica situazione venutasi a creare in larghi settori dell'economia dei trasporti tedeschi, situazione caratterizzata dai seguenti elementi :

   — crescenti disavanzi della Deutsche Bundesbahn,

   — peggioramento della situazione economica della navigazione interna,

   — congestione di una parte della rete stradale.

b) fra i provvedimenti considerati, alcuni dovranno essere applicati solo per un periodo transitorio e saranno soppressi non appena la situazione dell'economia dei trasporti presa nel suo insieme tornerà ad essere normale ;

c) in concomitanza con l'attuazione della politica comune dei trasporti, la Germania adotterà i provvedimenti necessari per aggiornare la propria legislazione in conseguenza.

I. B

3. La Commissione condivide l'opinione del governo tedesco secondo cui la gravità della situazione del settore dei trasporti nel paese esige provvedimenti rapidi ed efficaci ; essa riconosce altresí che il programma costituisce un insieme di provvedimenti miranti al miglioramento della situazione presente.

La Commissione ritiene tuttavia di dover attirare l'attenzione della Repubblica federale di Germania sul fatto che talune delle misure accentuerebbero le disparità esistenti fra le politiche nazionali degli Stati membri e si scosterebbe dall'impostazione ge-

nerale della politica comune dei trasporti, quale risulta dall'orientamento definito dalle istituzioni della Comunità. D'altra parte, alcuni provvedimenti, per quanto previsti a titolo provvisorio, sono destinati ad essere applicati durante un periodo relativamente lungo e rischierebbero di provocare profondi mutamenti nell'economia dei trasporti, gli effetti dei quali si farebbero sentire per un periodo ben piú lungo di quello della loro applicazione. Dopo tale periodo transitorio riuscirebbe particolarmente difficile introdurre, in una situazione profondamente modificata, i principi che sono alla base della politica comune dei trasporti.

Alcuni di questi provvedimenti sarebbero del resto, nella loro forma attuale, incompatibili con il trattato che istituisce la Comunità economica europea ; inoltre potrebbero alterare le condizioni degli scambi in maniera contraria all'interesse comune.

La Commissione è convinta delle possibilità di ravvisare soluzioni che, pur inserendosi nel quadro della politica comune dei trasporti, consentano di ovviare alla situazione cui il governo tedesco deve far fronte. La Commissione ritiene pertanto necessario raccomandare alla Repubblica federale di Germania di modificare talune parti del suo programma ; riconosce peraltro la necessità di un'impostazione d'insieme. Per quanto riguarda le ferrovie, verranno raccomandate misure complementari al fine di risanare la situazione economica della Deutsche Bundesbahn e per aumentarne la competitività.

II. A

4. Il progetto di legge relativo al regime fiscale dei trasporti di merci su strada prevede l'introduzione di una tassazione delle prestazioni di trasporto al fine di orientare la ripartizione del traffico sia fra i vari modi di trasporto, sia all'interno del settore degli autotrasporti di merci.

II. B

5. La Commissione ritiene che l'impiego di mezzi fiscali per effettuare una ripartizione del traffico che non fosse conforme a quella derivante dal gioco stesso delle forze di mercato, è incompatibile con l'orientamento generale della politica comune dei trasporti. Il regime fiscale deve essere neutrale sia sul piano delle relazioni fra i trasporti presi nel loro insieme e gli altri settori dell'economia, sia su quello dei modi e categorie di trasporto.

Risulta conforme a tale obiettivo l'applicazione ai trasporti di merci del sistema comune dell'imposta sul valore aggiunto, previsto dall'articolo 4, nonché delle disposizioni dell'articolo 3 della decisione del Consiglio n. 65/271/CEE, del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di talune disposizioni aventi un'incidenza nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile [2].

In questo ordine di idee, la fiscalità specifica per il settore dei trasporti su strada è destinata a realizzare gli obiettivi d'una tariffazione basata sull'uso delle infrastrutture ; vale a dire assicurare, al tempo stesso, che gli utenti sostengano i costi da loro occasionati alla collettività e che si faccia un uso ottimale della capacità delle infrastrutture.

Una soluzione del genere è particolarmente adatta a far fronte al problema della congestione stradale, e ciò nell'ambito di un'economia fondata sulla libertà di scelta degli utenti.

6. Dato quanto sopra, la Commissione è del parere che l'applicazione di provvedimenti tariffari basati sull'uso delle infrastrutture stradali costituisce il mezzo migliore per raggiungere gli obiettivi perseguiti dal governo tedesco. Si tratta pertanto di ristrutturare in tale senso sin da ora la tassazione prevista.

A tale proposito la Commissione ricorda la propria dichiarazione del 14 dicembre 1967 al Consiglio, in cui è detto che essa presenterà, anteriormente al 1° luglio 1968, a titolo di prime misure, proposte tendenti ad armonizzare le strutture delle tasse sugli autoveicoli industriali, in maniera che facciano riscontro alla quota avuta dalle varie categorie di veicoli nei costi inerenti all'uso delle infrastrutture occasionati alla collettività. L'impostazione generale di tale soluzione è stata approvata dal Consiglio con decisione n. 67/790/CEE del 14 dicembre 1967, relativa a taluni provvedimenti nel settore della politica comune dei trasporti [3].

7. D'altra parte, la Commissione incoraggia la Repubblica federale di Germania ed è pronta ad aiutarla ad adottare ogni altro provvedimento appropriato di tariffazione basato sull'uso delle infrastrutture al fine di ottenere una più soddisfacente ripartizione, nello spazio e nel tempo, della circolazione stradale. Tali provvedimenti dovrebbero vertere sull'insieme della circolazione (autovetture private e autoveicoli industriali).

In condizioni caratterizzate da una circolazione molto intensa e da un grado elevato di congestione in talune parti della rete stradale, si potrebbe prevedere una specie di « tassa di saturazione » destinata ad adeguare il volume della circolazione stradale alla

---

[2] GU n. 88 del 24. 5. 1965, pag. 1500/65.
[3] GU n. 322 del 30. 12. 1967, pag. 4.

capacità delle infrastrutture esistenti. Senza pregiudizio per le soluzioni cui si perverrà nel quadro di un sistema comunitario di tariffazione delle infrastrutture, un tale regime potrebbe contribuire in modo efficace, eventualmente con un'applicazione pragmatica, alla soluzione del problema, sostituendo i provvedimenti restrittivi progettati dal governo tedesco, mediante un meccanismo regolatore dei prezzi, fondato sulla libera scelta dell'utente.

Una tale soluzione figura, per il caso di infrastrutture sovraccariche, fra i vari metodi di tariffazione, preconizzati nella decisione del Consiglio n. 67/270/CEE del 13 maggio 1965 (4), in relazione al regime finanziario afferente all'uso delle infrastrutture.

Inoltre, la rete stradale tedesca dovrà essere adattata, specie sugli itinerari più affollati, in funzione delle necessità presenti e future. La Commissione saluta con soddisfazione l'intenzione del governo tedesco di predisporre, a livello federale, un programma di trasformazione e di potenziamento delle vie di comunicazione. Le « tasse di saturazione » eventualmente applicate potranno essere ridotte progressivamente, man mano che andranno migliorando le condizioni della circolazione per effetto di tale soluzione.

8. La Commissione sarebbe comunque del parere che le disposizioni previste dovrebbero essere modificate in maniera da eliminare le disparità di trattamento fra i trasporti per conto proprio e quelli per conto terzi. A tale proposito richiama l'attenzione sul fatto che tale differenziazione dovrà essere soppressa, ai sensi dell'articolo 3 della decisione del Consiglio n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965 (5), entro e non oltre il 1° gennaio 1970, data ultima stabilita dall'articolo 1 della direttiva del Consiglio n. 67/227/CEE dell'11 aprile 1967, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alle imposte sulla cifra d'affari (6).

II. C

9. D'altra parte, la Commissione attira l'attenzione della Repubblica federale di Germania sul fatto che talune fra le disposizioni previste dal progetto di legge potrebbero rivelarsi incompatibili con le disposizioni del trattato.

10. Secondo il paragrafo 1 del progetto di legge, i trasporti internazionali a breve distanza sono soggetti all'imposta per il percorso tedesco, mentre i trasporti nazionali a breve distanza ne sono esenti. Di conseguenza, le merci importate in Germania potrebbero essere colpite, indirettamente, da una tassazione superiore a quella gravante sui progetti tedeschi similari, aventi la medesima destinazione. Tale disposizione sarebbe contraria all'articolo 95 del trattato.

I trasporti di merci effettuati direttamente fra Berlino e il resto del territorio federale fruirebbero, in virtú del paragrafo 5, comma 1, n. 1 del progetto di legge, di uno sgravio fiscale che non verrebbe invece concesso ai trasporti di merci effettuati fra Berlino e una località sita nel territorio di un altro Stato membro. Nel caso di merci provenienti da altri Stati membri, anche questo cadrebbe sotto il disposto dell'articolo 95.

11. Le riduzioni fiscali previste dal paragrafo 5 del progetto di legge e l'esclusione dei primi 170 km dal computo dell'imposta, prevista dal paragrafo 3, comma 6, del progetto di legge, potrebbero rivelarsi incompatibili con il mercato comune, ai sensi dell'articolo 92 del trattato. Tali provvedimenti potrebbero infatti comportare sovvenzioni le quali falserebbero o minaccerebbero di falsare la concorrenza e pregiudicherebbero gli scambi fra gli Stati membri, favorendo talune imprese e talune produzioni. Fra tali misure, alcune potrebbero tuttavia beneficiare delle disposizioni dell'articolo 92, paragrafi 2 e 3, del trattato.

La Commissione si riserva di studiare tali provvedimenti alla luce dell'articolo 92 del trattato. Essa considera che la comunicazione fatta dal governo tedesco costituisce, in materia, l'informazione di cui all'articolo 93, paragrafo 3, del trattato.

12. Le disposizioni relative alle modalità di pagamento dell'imposta dovrebbero rispettare l'articolo 76 del trattato. Risulta pertanto necessario estendere ai trasportatori residenti in un altro Stato membro il beneficio delle agevolazioni concesse ai trasportatori nazionali.

III. A

13. Il progetto di legge recante modifica della legge relativa agli autotrasporti di merci prevede fra l'altro di vietare, a partire dal 1° luglio 1970, il trasporto a lunga distanza per conto proprio o per conto terzi, di talune categorie di merci, specie di quelle ponderose. Il progetto prevede inoltre la possibilità di subordinare un'autorizzazione valida per una circoscrizione all'obbligo di provvedere a taluni servizi regolari ; esso prevede altresí disposizioni in materia di formazione dei prezzi.

III. B. 1

14. La Commissione è del parere che una regolamentazione della capacità, che si risolva in una ripartizione del traffico da parte dei poteri pubblici, sia incompatibile con i principi fondamentali della politica comune dei trasporti. I poteri pubblici do-

(4) GU n. 88 del 24. 5. 1965, pag. 1473/65.
(5) Cfr. nota 2.
(6) GU n. 71 del 14. 4. 1967, pag. 1301/67.

vrebbero soltanto intervenire, quando occorra, per assicurare un equilibrio tra offerta e domanda di trasporti e, in particolare, per eliminare le capacità eccedentarie. A tale scopo, la Commissione, il 14 giugno 1967, ha presentato al Consiglio una proposta di regolamento relativo all'introduzione di norme comuni per l'accesso alla professione di trasportatore di merci su trada nel settore dei trasporti nazionali e internazionali e la regolamentazione della capacità nel settore dei trasporti nazionali di merci su strada (7).

15. Il divieto di trasportare, di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del progetto di legge, avrebbe ripercussioni dannose nel settore dei trasporti su strada, sia per i trasportatori tedeschi, sia per quelli stranieri.

È particolarmente criticabile il fatto che l'eccezione in favore di Berlino valga soltanto per i trasporti interni tedeschi e non per i trasporti diretti, tra Berlino e una località situata in un altro Stato membro.

Il divieto di trasportare determinerebbe una diminuzione notevole della produttività delle imprese di trasporto interessate. Porterebbe fra l'altro a un aumento dei costi, specie nei casi in cui si dovesse procedere al trasbordo delle merci.

Pertanto, il divieto contemplato avrebbe conseguenze economiche e sociali gravi anche in altri settori. In certi casi, queste conseguenze potrebbero persino rallentare l'espansione delle imprese colpite. Data la graduale integrazione dei mercati, il divieto verrebbe a essere svantaggioso non solo per l'economia tedesca, ma anche per l'economia degli altri Stati membri.

Inoltre, la facoltà che il ministro federale avrebbe di accordare deroghe ai porti di mare tedeschi, potrebbe far sí che ne venissero avvantaggiati gli scambi con i paesi terzi, a scapito degli scambi intracomunitari. Questi inconvenienti si farebbero tanto piú sentire qualora le deroghe dovessero cumularsi con agevolazioni fiscali a favore dei porti medesimi.

16. Il divieto di trasportare a lunga distanza potrebbe pure avere conseguenze sociali, specie nel campo dell'occupazione, che peraltro potrebbero estendersi ai trasportatori degli altri Stati membri che percorrono il territorio tedesco.

È possibile che queste conseguenze trovino in una certa misura una compensazione nei trasporti a breve distanza. Tuttavia, per garantire che la manodopera interessata venga nuovamente occupata o, nei casi difficili, venga anticipatamente collocata a riposo, andrebbero previsti dei provvedimenti speciali.

(7) GU n. 254 del 20. 10. 1967, pag. 3.

17. La Commissione ritiene che il divieto di trasportare sarebbe incompatibile con gli obiettivi del mercato comune.

Essa è d'altra parte convinta che gli scopi perseguiti dal governo tedesco potrebbero essere raggiunti con altri mezzi, che rispondano agli obiettivi del mercato comune, in particolare con un riordinamento del regime della Deutsche Bundesbahn (8) e con una tariffazione delle infrastrutture stradali (9).

III. B. 2

18. Non solleva obiezioni la facoltà, di cui all'articolo 1, paragrafo 10, del progetto di legge, di subordinare l'autorizzazione di trasporto per zone all'obbligo di disimpegnare taluni servizi regolari. Tuttavia, questo provvedimento risponderebbe meglio al concetto della politica comune dei trasporti se la legge prevedesse una specifica compensazione finanziaria degli oneri che da un obbligo siffatto derivano al trasportatore. Una simile disposizione avvicinerebbe la legislazione tedesca alle disposizioni previste dalla proposta di regolamento relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, proposta presentata dalla Commissione al Consiglio il 24 maggio 1967 (10) in applicazione degli articoli 5 e 6 della decisione del Consiglio n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965 (11).

19. Non sollevano obiezioni le modifiche alle disposizioni sulla formazione dei prezzi nei trasporti a breve distanza, previste all'articolo 1, paragrafi 23 e 24, del progetto di legge. Va tuttavia rilevato che la situazione potrebbe cambiare qualora il Consiglio adottasse la proposta della Commissione, del 27 ottobre 1965, di un regolamento relativo all'instaurazione di un sistema di tariffa a forcelle nei trasporti di merci per ferrovia, su strada e per via navigabile.

III. C

20. D'altra parte, la Commissione richiama l'attenzione della Repubblica federale di Germania sul fatto che talune disposizioni previste nel progetto di legge possono sfociare in provvedimenti che sarebbero incompatibili col diritto comunitario.

21. L'applicazione del divieto di trasportare, previsto all'articolo 1, paragrafo 2, del progetto di legge, renderebbe piú difficile il coordinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministra-

(8) Cfr. paragrafo 37.
(9) Cfr. paragrafo 35.
(10) GU n. 248 del 13. 10. 1967, pag. 12.
(11) Cfr. nota 2.

tive degli Stati membri, relative all'accesso alla professione di trasportatore su strada e all'esercizio della stessa. Conformemente al titolo IV G 1 del programma generale per la soppressione delle restrizioni alla libertà di stabilimento del 16 dicembre 1961 ([12]), questo coordinamento va attuato contemporaneamente alla soppressione delle restrizioni, nella misura in cui sia necessario per evitare le distorsioni che potrebbero derivare dalla soppressione delle restrizioni.

22. Nel concedere deroghe al divieto di trasportare, le autorità tedesche dovrebbero, all'occorrenza, tener conto delle disposizioni dell'articolo 76 del trattato.

IV. A

23. Il progetto di legge che modifica la legge sulla navigazione interna professionale prevede talune misure in materia tariffaria, in particolare l'introduzione di tariffe obbligatorie per i trasporti internazionali di merci. Contiene inoltre disposizioni circa la costituzione di un fondo di demolizione per l'eliminazione delle eccedenze di capacità strutturali e circa la revoca del divieto fatto alle associazioni di battellieri di procacciarsi direttamente carichi da trasportare.

IV. B

24. La regolamentazione tariffaria per i trasporti internazionali per via navigabile, di cui all'articolo 1, paragrafo 13, del progetto di legge, non risponde ai principi dell'accordo del Consiglio del 22 giugno 1965 sull'organizzazione del mercato dei trasporti. Ai sensi dell'accordo, i trasporti internazionali per via navigabile devono, sin dalla prima tappa della politica tariffaria comune, essere assoggettati a un regime di tariffe di riferimento.

I principi dell'accordo del 22 giugno 1965, che la Commissione ha recepiti nella sua proposta del 27 ottobre 1965 ([13]), non sono ancora trasformati in diritto comunitario. Nondimeno, le modificazioni che si prevedono di apportare al diritto tedesco potrebbero rimettere in questione l'insieme dell'accordo. Infatti, l'instaurazione di tariffe di riferimento per i trasporti fluviali internazionali è stata uno dei fondamenti del compromesso sancito con l'accordo del 22 giugno 1965.

Una regolamentazione della capacità sembra essere un mezzo più efficace contro la degradazione dei prezzi nella navigazione interna che non la fissazione di prezzi obbligatori di trasporto. È lo scopo indicato nella proposta della Commissione del 23 novembre 1967 di un regolamento relativo all'accesso al mercato nei trasporti di merci per via navigabile. Il Consiglio, nella sua decisione del 20 ottobre 1966, ha confermato la necessità di una regolamentazione della capacità nella navigazione interna.

([12]) GU n. 2 del 15. 1. 1962, pag. 36/62.
([13]) Cfr. paragrafo 19.

25. Non sollevano obiezioni le modifiche alle disposizioni relative alla formazione dei prezzi, di cui all'articolo 1, paragrafi 2 — 12, del progetto di legge. È tuttavia opportuno rilevare che la situazione potrebbe cambiare se il Consiglio adottasse la proposta della Commissione del 27 ottobre 1965 ([14]).

26. Se le modalità di contribuzione al Fondo demolizione e di concessione premi da parte del Fondo stesso, previste all'articolo 1, paragrafo 16, del progetto di legge, sono compatibili con il diritto comunitario ([15]) (paragrafi 29 e 30), la Commissione non ha obiezioni da formulare. Essa riconosce la necessità di eliminare le eccedenze di capacità e, di conseguenza, di contribuire al risanamento del mercato mediante un'azione di demolizione intesa a mettere fuori servizio il materiale fluviale invecchiato. La Commissione l'ha già precisato nella sua proposta del 23 novembre 1967 ([16]), nonché nella proposta del 14 luglio 1966 per un regolamento del Consiglio relativo agli aiuti accordati alle imprese di trasporto per ferrovia, su strada e per via navigabile ([17]). Inoltre, nella proposta del 23 novembre 1967 la Commissione ha previsto anche dei provvedimenti a favore dei salariati componenti gli equipaggi dei battelli da demolire.

27. Le modifiche previste all'articolo 1, paragrafo 1, del progetto di legge delle disposizioni relative ai compiti delle associazioni di battellieri non sollevano obiezioni. Esse non dovrebbero evitare di costringere nuovamente le autorità a ricorrere, in caso di crisi nella navigazione interna, ad una ripartizione autoritaria dei trasporti. Tuttavia, al momento opportuno, la Commissione dovrà esaminare se l'attività di dette associazioni è compatibile con le norme di concorrenza applicabili nel settore dei trasporti.

IV. C

28. Inoltre, la Commissione richiama l'attenzione della Repubblica federale di Germania sul fatto che alcune disposizioni previste nel progetto di legge potrebbero dar luogo ad incompatibilità con le disposizioni del trattato.

29. I premi di demolizione previsti all'articolo 1, paragrafo 16, del progetto di legge potrebbero costituire degli aiuti ai sensi dell'articolo 92 del trattato. Fatta salva la loro compatibilità a norma dell'articolo 76, essi potrebbero però esser conformi al trattato in qualità di aiuti rispondenti ai bisogni del coordinamento dei trasporti ai sensi dell'articolo 77 del trattato.

La Commissione si riserva di esaminare le disposizioni relative a detti premi di demolizione, sotto il

([14]) Cfr. paragrafo 19.
([15]) Cfr. paragrafi 29 e 30.
([16]) Cfr. paragrafo 24.
([17]) GU n. 185 del 17. 10. 1966, pag. 3192/66.

profilo dell'articolo 92 del trattato. Essa considera la comunicazione effettuata dal governo tedesco al riguardo come un'informazione ai sensi dell'articolo 93, paragrafo 3, del trattato.

30. La disposizione prevista all'articolo 1, paragrafo 16, del progetto di legge, secondo la quale i trasportatori fluviali residenti in un altro Sato membro che prendono parte ai trasporti interni tedeschi sarebbero soggetti al versamento del contributo a favore del Fondo di demolizione, senza peraltro poter beneficiare del premio di demolizione, contravverrebbe all'articolo 76 del trattato.

V. A

31. Il progetto di legge recante modifica alla legge sul trasporto dei viaggiatori mira in particolare a migliorare la situazione esistente in alcune regioni. A tal fine, esso prevede la concessione di autorizzazioni a gestire dei servizi regolari in una zona geograficamente determinata e la facoltà d'imporre alcuni obblighi di servizio pubblico.

V. B

32. Il progetto di legge non solleva obiezioni. Tuttavia, esso risponderebbe meglio alla concezione della politica comune dei trasporti se prevedesse la compensazione finanziaria specifica :

— degli oneri derivanti, per il trasportatore, dall'obbligo di estendere o di modificare il servizio da lui esercitato (art. 1, par. 4, del progetto di legge) ;

— degli oneri risultanti, per il titolare di un'autorizzazione di zona, dall'obbligo d'istituire e di gestire una determinata relazione di traffico (art. 1, par. 5, del progetto di legge).

Detta disposizione ravvicinerebbe il diritto tedesco alle disposizioni contenute nella proposta che la Commissione ha presentato al Consiglio il 24 maggio 1967 ([18]) ai sensi degli articoli 5 e 6 della decisione n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965 ([19]).

VI. A

33. In conclusione, la Commissione non disconosce la validità degli obiettivi perseguiti dal governo tedesco con le diverse misure di risanamento previste nel suo programma. In conformità agli obiettivi stabiliti nella decisione del Consiglio del 21 marzo 1962 ([20]), bisogna però cercare d'evitare che le politiche di trasporto degli Stati membri assumano uno sviluppo divergente e favorire la progressiva instaurazione della politica comune dei trasporti.

([18]) Cfr. nota 10.
([19]) Cfr. nota 2.
([20]) Cfr. nota 1.

A tale riguardo, si rammenta che il Consiglio si è pronunciato sui principi essenziali e sui mezzi per l'attuazione di detta politica :

— nelle decisione n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965 ([21]),

— nell'accordo del 22 giugno 1965,

— nella risoluzione del 20 ottobre 1966,

— nella decisione n. 67/790/CEE del 14 dicembre 1967 ([22]).

La Commissione ha già presentato delle proposte intese ad assicurare l'attuazione di detta politica comune. Altre ne verranno presentate prossimamente. La Commissione ritiene che alcune di queste proposte possano costituire una base valida per l'attuazione delle misure che consentiranno al governo tedesco di procedere ad un risanamento del suo sistema di trasporti.

La Commissione deve esprimere delle riserve su qualsiasi azione unilaterale degli Stati membri, quando le misure nazionali sono atte ad interferire sostanzialmente in materia di politica comune dei trasporti. Tuttavia, se dette misure possono ravvicinare le legislazioni nazionali alle soluzioni comunitarie, esse devono non solo essere ammesse, ma diventano addirittura raccomandabili quando si tratta di far fronte a situazioni eccezionali che impongono interventi d'urgenza.

Ne consegue quindi che la Repubblica federale di Germania deve cercar di raggiungere gli obiettivi previsti dal suo programma di politica dei trasporti mediante provvedimenti che rientrino nella linea generale della politica comune dei trasporti. A tale fine, la Commissione raccomanda che essa rinunci a talune delle disposizioni previste, modifichi delle altre, nonché adotti i seguenti provvedimenti complementari.

VI. B. 1

34. La Commissione raccomanda alla Repubblica federale di Germania di rinunciare :

— alla tassa speciale sui trasporti di merci a lunga distanza per conto terzi e per conto proprio, nonché sui trasporti internazionali a breve distanza per conto terzi e per conto proprio ;

— al divieto, applicabile ai trasporti a lunga distanza per conto terzi e per conto proprio, di trasportare alcune categorie di merci

e di adottare le seguenti misure allo scopo di migliorare la situazione della Deutsche Bundesbahn, di decongestionare la rete stradale e di contribuire in tal modo al risanamento generale del mercato dei trasporti.

35. Dovranno esser stabilite le opportune misure di tariffazione per l'uso delle infrastrutture stradali,

([21]) Cfr. nota 2.
([22]) Cfr. nota 3.

allo scopo d'assicurare una ripartizione nello spazio piú soddisfacente dell'insieme della circolazione.

36. Se le possibilità offerte dalla legislazione in vigore dovessero risultare insufficienti ad assicurare un controllo efficace, sul piano dell'economia generale, delle capacità dei trasporti stradali, bisognerebbe ricorrere a misure ispirate ai principi contenuti nella proposta della Commissione del 14 giugno 1967 ([23]). Detta proposta prevede in particolare che nell'adeguare l'offerta alla domanda di trasporti stradali, si deve tener conto anche dello sviluppo dell'infrastruttura stradale.

37. Per migliorare la capacità competitiva della Deutsche Bundesbahn e risanare la sua situazione finanziaria, la Commissione raccomanda inoltre :

a) di assicurare l'autonomia di gestione e in particolare l'autonomia finanziaria della Deutsche Bundesbahn. A tale scopo, bisognerà modificare il suo statuto aziendale e, in detto quadro, delimitare i poteri rispettivamente dello Stato e dell'amministrazione ferroviaria, nonché precisare i limiti e le condizioni degli obblighi che possono essere imposti alle ferrovie, attenuando in particolare le norme che ne limitano l'azione in materia di condizioni di produzione e di vendita dei propri servizi ;

b) in conformità alle disposizioni degli articoli 5 e 6 della decisione n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965 ([24]) gli obblighi di servizio pubblico imposti alle ferrovie dovrebbero essere ridotti e gli oneri risultanti dagli obblighi mantenuti dovrebbero essere compensati. Le modalità di applicazione di tali misure dovrebbero essere ispirate a quanto previsto nella proposta di regolamento presentata dalla Commissione in data 24 maggio 1967 ([25]) ;

c) in conformità delle disposizioni dell'articolo 7 della decisione n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965 ([26]), ed ispirandosi alla proposta che la Commissione presenterà prossimamente, le ferrovie dovrebbero essere indennizzate di tutti gli oneri che danno luogo ad una normalizzazione delle contabilità ;

d) i poteri pubblici dovrebbero intervenire in forma adeguata nel finanziamento degli investimenti delle ferrovie, specie quando si tratta dell'esecuzione dei servizi pubblici imposti al di fuori dell'interesse proprio dell'impresa ;

e) si dovrebbe assicurare alla Deutsche Bundesbahn una più ampia libertà commerciale, in particolare nell'istituzione di una tariffa obbligatoria a forcelle e nella possibilità di concludere contratti particolari. La Commissione ricorda al riguardo la sua proposta di regolamento del 27 ottobre 1965 ([27]).

VI. B. 2

38. La Commissione raccomanda alla Repubblica federale di Germania di prevedere la compensazione specifica degli oneri derivanti, per il trasportatore, dall'obbligo che gli verrebbe imposto :

— d'assicurare un servizio regolare nel quadro di un'autorizzazione di trasporto a lunga distanza limitata ;
— di estendere il servizio nel quadro di un'autorizzazione per il trasporto di persone ;
— di gestire alcune determinate relazioni di traffico nel quadro di una autorizzazione per il trasporto di persone.

Tali misure dovrebbero ispirarsi ai principi contenuti nella proposta di regolamento della Commissione del 24 maggio 1967 ([28]).

VI. B. 3

39. La Commissione raccomanda alla Repubblica federale di Germania di rinunciare alla regolamentazione tariffaria prevista per i trasporti internazionali per via navigabile. La situazione della navigazione interna dovrà essere migliorata nel quadro della politica comune dei trasporti e in particolare mediante la rapida adozione della proposta di regolamento presentata dalla Commissione in data 23 novembre 1967 ([29]).

VII

40. La Commissione informa gli altri Stati membri della presente raccomandazione.

Fatto a Bruxelles, il 31 gennaio 1968.

Per la Commissione

Il Presidente

Jean REY

([23]) Cfr. nota 7.
([24]) Cfr. nota 2.
([25]) Cfr. nota 10.
([26]) Cfr. nota 2.
([27]) Cfr. paragrafo 18.
([28]) Cfr. nota 10.
([29]) Cfr. nota 24.