AANBEVELING VAN DE COMMISSIE

van 31 januari 1968

gericht tot de Bondsrepubliek Duitsland, met betrekking tot de ontwerpen van wet :

— betreffende de belastingen op het goederenvervoer over de weg,

— tot wijziging van de wet op het goederenvervoer over de weg,

— tot wijziging van de wet op het beroepsvervoer met binnenschepen,

— tot wijziging van de wet op het personenvervoer

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(68/96/EEG)

Overeenkomstig artikel 1 van de beschikking van de Raad van 21 maart 1962 houdende vaststelling van een procedure voor het voorafgaande onderzoek en overleg omtrent bepaalde wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen welke door de Lid-Staten op het gebied van het vervoer worden overwogen (1), heeft de Duitse Regering de Commissie bij brief van 27 november 1967 van haar Permanente Vertegenwoordiger bij de Europese Gemeenschappen de volgende ontwerpen van wet doen toekomen :

— ontwerp van wet betreffende de belastingen op het goederenvervoer over de weg,

— ontwerp van een zesde wet tot wijziging van de wet op het goederenvervoer over de weg,

— ontwerp van wet tot wijziging van de wet op het beroepsvervoer met binnenschepen,

— ontwerp van een tweede wet tot wijziging van de wet op het personenvervoer.

De Commissie heeft de brief van de Permanente Vertegenwoordiger op 30 november 1967 ontvangen. Overeenkomstig artikel 1 van de beschikking van de Raad heeft de Duitse Regering ook de andere Lid-Staten in kennis gesteld van de ontwerpen.

Overeenkomstig artikel 2, lid 4, van de beschikking van de Raad en met instemming van de Duitse Regering heeft de Commissie de in lid 1 van genoemd artikel vastgestelde termijn tot 18 februari 1968 verlengd en de Lid-Staten hiervan in kennis gesteld.

Op grond van artikel 2, lid 3, van de beschikking van de Raad van 21 maart 1962 heeft, op initiatief van de Commissie, overleg met de Lid-Staten omtrent de betrokken bepalingen plaatsgevonden tijdens een vergadering welke te Brussel is gehouden op 9 en 10 januari 1968.

Krachtens artikel 2 van de beschikking van de Raad doet de Commissie de volgende aanbeveling :

(1) PB nr. 23 van 3. 4. 1962, blz. 720/62.

I. A

1. De bovengenoemde ontwerpen van wet maken een integrerend deel uit van het vervoerpolitieke programma voor de jaren 1968-1972, dat de Duitse Regering op 8 november 1967 heeft vastgesteld.

2. Uit het programma en de door de Duitse vertegenwoordigers tijdens het overleg met de Lid-Staten gegeven toelichtingen blijkt dat :

a) de overwogen maatregelen bestemd zijn om snel en doeltreffend verbetering te brengen in de kritieke situatie waarin uitgebreide sectoren van de Duitse vervoereconomie zich bevinden en welke gekenmerkt wordt door :

— het toenemende deficit van de Deutsche Bundesbahn,

— de verslechtering van de economische toestand in de binnenscheepvaart,

— de overbelasting van een deel van het wegennet ;

b) sommige van de overwogen maatregelen slechts voor een overgangsperiode zullen gelden en zullen worden opgeheven, zodra de situatie in de vervoereconomie in haar geheel genormaliseerd is ;

c) naarmate het gemeenschappelijk vervoerbeleid tot stand wordt gebracht, Duitsland zijn wetgeving zal aanpassen.

I. B

3. De Commissie deelt de mening van de Duitse Regering dat de ernstige situatie van de vervoereconomie van het land snelle en doeltreffende maatregelen vereist. Zij erkent dat het programma een samenstel van maatregelen vormt, dat erop gericht is verbetering te brengen in de huidige situatie.

De Commissie meent evenwel de aandacht van de Bondsrepubliek Duitsland te moeten vestigen op het feit dat sommige van de overwogen maatregelen de bestaande verschillen tussen het nationale beleid van de Lid-Staten nog zouden doen toenemen en

een grotere afwijking zouden betekenen van de algemene conceptie van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, zoals die uit de opvattingen van de instellingen van de Gemeenschap naar voren is gekomen. Voorts zouden sommige van deze maatregelen, ofschoon zij slechts voor een overgangsperiode zijn bedoeld, betrekkelijk lang worden toegepast, zodat het gevaar bestaat dat zij ingrijpende wijzigingen in de vervoereconomie zouden veroorzaken, waarvan de gevolgen nog lang na hun geldigheidsduur merkbaar zouden zijn. Het zou dan ook moeilijk zijn om na de overgangsperiode onder sterk gewijzigde omstandigheden de beginselen in te voeren die de grondslag vormen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Verder zouden sommige van de overwogen maatregelen in hun huidige vorm onverenigbaar zijn met het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap ; bovendien zouden zij de omstandigheden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt kunnen veranderen op een wijze die in strijd is met het gemeenschappelijk belang.

De Commissie is ervan overtuigd dat het mogelijk is oplossingen te vinden die passen in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en tevens verbetering kunnen brengen in de toestand waarvoor de Duitse Regering zich geplaatst ziet. De Commissie acht het dan ook noodzakelijk de Bondsrepubliek Duitsland aan te bevelen sommige delen van haar programma te wijzigen, waarbij zij erkent dat een algemene conceptie noodzakelijk is. Ten einde de economische situatie van de Deutsche Bundesbahn te saneren en haar concurrentiepositie te verbeteren beveelt zij aanvullende maatregelen op het gebied van het spoorwegvervoer aan.

II. A

4. Het ontwerp van wet betreffende de belastingen op het goederenvervoer over de weg voorziet in de invoering van een belasting op vervoerprestaties, ten einde de verdeling van het vervoer zowel tussen de takken van vervoer als binnen de sector van het goederenvervoer over de weg te beïnvloeden.

II. B

5. De Commissie is van mening dat het heffen van belastingen om tot een verdeling van het vervoer te komen, die niet voortvloeit uit het spel van de marktfactoren, onverenigbaar is met de algemene opzet van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. De belastingen dienen neutraal te zijn zowel ten aanzien van de verhouding tussen het vervoer in zijn geheel en de andere sectoren van de economie, als ten aanzien van de verhouding tussen de takken en categorieën van vervoer onderling.

Aan dit vereiste wordt voldaan door de toepassing op het goederenvervoer van het gemeenschappelijk stelsel van belastingheffing op de toegevoegde waarde, bedoeld in artikel 4, alsmede door de bepalingen van artikel 3 van de Beschikking van de Raad nr. 65/271/EEG van 13 mei 1965 met betrekking tot de harmonisatie van bepaalde voorschriften die van invloed zijn op de mededinging in het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (2).

In het kader van deze conceptie zijn de specifieke belastingen op het gebied van het wegvervoer bedoeld om de doelstellingen van een stelsel van prijzen voor het gebruik van de wegen te verwezenlijken, dat wil zeggen : te waarborgen dat de gebruikers de kosten dragen die zij voor de samenleving veroorzaken en dat de capaciteit van de wegen optimaal wordt benut.

Een dergelijke oplossing is in het kader van een op de vrije keuze van de gebruikers gebaseerde economie bijzonder geschikt om het vraagstuk van de overbelasting van de wegen te regelen.

6. Onder deze omstandigheden is de Commissie van oordeel dat de toepassing van een stelsel van prijzen voor het gebruik van de wegen het meest geschikte middel is om de door de Duitse Regering nagestreefde doeleinden te bereiken. De overwogen belasting zou derhalve in deze zin dienen te worden aangepast.

De Commissie brengt in dit verband haar verklaring van 14 december 1967 ten overstaan van de Raad in herinnering, luidens welke zij vóór 1 juli 1968 bij wijze van eerste maatregelen voorstellen zal indienen ter harmonisatie van de structuren der belastingen op bedrijfsautomobielen, zodanig dat tot uitdrukking komt welk aandeel in de kosten die voor de samenleving worden veroorzaakt door het gebruik van de wegen moet worden toegerekend aan de verschillende soorten voertuigen. De algemene lijn van deze oplossing is door de Raad goedgekeurd in zijn Besluit nr. 67/790/EEG van 14 december 1967 betreffende bepaalde maatregelen op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid (3).

7. Voorts spoort de Commissie de Bondsrepubliek Duitsland aan en is zij bereid haar medewerking te verlenen om alle andere passende maatregelen ter zake van een stelsel van prijzen voor het gebruik van wegen te nemen, ten einde te komen tot een meer bevredigende verdeling van het wegverkeer naar ruimte en naar tijd. Deze maatregelen zouden zich tot het gehele verkeer (personenwagens en bedrijfsautomobielen) moeten uitstrekken.

Bij zeer druk verkeer en aanzienlijke overbelasting van sommige delen van het wegennet zouden congestieheffingen kunnen worden overwogen ten einde de omvang van het verkeer in overeenstemming te brengen met de capaciteit van de wegen.

---

(2) PB nr. 88 van 24. 5. 1965, blz. 1500/65.
(3) PB nr. 322 van 30. 12. 1967, blz. 4.

Zonder vooruit te lopen op de oplossingen welke in het kader van een communautair stelsel van prijzen voor het gebruik van de wegen zullen worden gevonden, zou een dergelijke regeling, ook al zou zij pragmatisch worden toegepast, op doelmatige wijze kunnen bijdragen tot de oplossing van het probleem, daar de door de Duitse Regering overwogen restrictieve maatregelen zouden worden vervangen door een regulerend prijsmechanisme, gebaseerd op de vrije keuze van de gebruiker.

Een dergelijke oplossing is voor gevallen van overbelasting van de wegen vermeld onder de verschillende mogelijke methoden voor de vaststelling van prijzen voor het gebruik van de wegen welke in de Beschikking van de Raad nr. 65/270/EEG van 13 mei 1965 [4] met betrekking tot het financiële stelsel ter zake van het gebruik van de wegen zijn aangehouden.

Bovendien zou het Duitse wegennet, in het bijzonder de drukst bereden verbindingen, moeten worden aangepast aan de huidige en toekomstige behoeften. De Commissie stelt het op prijs dat de Duitse Regering voornemens is een Bondswegenplan op te stellen. De congestieheffingen die eventueel worden ingevoerd, zullen geleidelijk kunnen worden verlaagd naarmate als uitvloeisel daarvan verkeersverbeteringen tot stand komen.

8. De Commissie zou het in ieder geval noodzakelijk achten dat de betrokken bepalingen zodanig worden gewijzigd dat de ongelijke behandeling van het eigen vervoer en het beroepsvervoer wordt opgeheven. In dit verband vestigt zij de aandacht op het feit dat deze differentiatie, op grond van artikel 3 van de Beschikking van de Raad nr. 65/271/EEG van 13 mei 1965 [5], vóór 1 januari 1970 opgeheven zal moeten worden. Deze uiterste datum is vastgesteld bij artikel 1 van de Richtlijn van de Raad nr. 67/227/EEG van 11 april 1967 betreffende de harmonisatie van de wetgevingen der Lid-Staten inzake omzetbelastingen [6].

II. C

9. Vervolgens wijst de Commissie de Bondsrepubliek Duitsland erop dat bepaalde voorschriften in het wetsontwerp onverenigbaar zouden kunnen zijn met de bepalingen van het Verdrag.

10. Volgens par. 1 van het wetsontwerp wordt het internationale vervoer over korte afstand over het Duitse gedeelte van het traject wel aan de belasting onderworpen terwijl het nationale vervoer over korte afstand is vrijgesteld. Daardoor zouden goederen die in Duitsland worden ingevoerd indirect zwaarder belast kunnen worden dan soortgelijke Duitse produkten die dezelfde plaats van bestemming hebben. Deze bepaling zou in strijd zijn met artikel 95 van het Verdrag.

Volgens par. 5, lid 1, nr. 1, van het wetsontwerp zou goederenvervoer dat rechtstreeks tussen Berlijn en de rest van het gebied van de Bondsrepubliek wordt verricht in aanmerking komen voor een belastingverlaging, welke niet zou gelden voor vervoer van goederen tussen Berlijn en het grondgebied van een andere Lid-Staat. Voor zover het gaat om goederen die afkomstig zijn uit de andere Lid-Staten, zou ook op dit punt artikel 95 van het Verdrag van toepassing zijn.

11. De in par. 5 van het wetsontwerp bepaalde belastingverlagingen en de bepaling in par. 3, lid 6, van het wetsontwerp dat bij de berekening van de belasting de eerste 170 km buiten beschouwing wordt gelaten, zouden onverenigbaar kunnen zijn met de gemeenschappelijke markt in de zin van artikel 92 van het Verdrag. Zij zouden steunmaatregelen kunnen inhouden die door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bedrijfstakken de concurrentie vervalsen of dreigen te vervalsen en de handel tussen de Lid-Staten nadelig beïnvloeden. Op sommige van deze maatregelen zou echter artikel 92, lid 2 en 3, van het Verdrag van toepassing kunnen zijn.
De Commissie behoudt zich het recht voor deze maatregelen te toetsen aan het bepaalde in artikel 92 van het Verdrag. Zij beschouwt in dit verband de mededeling van de Duitse Regering als kennisgeving in de zin van artikel 93, lid 3, van het Verdrag.

12. De voorschriften betreffende de wijze waarop de belasting moet worden betaald zouden moeten voldoen aan artikel 76 van het Verdrag. Aan vervoerders uit andere Lid-Staten zouden derhalve dezelfde faciliteiten moeten worden toegekend als aan binnenlandse vervoerders.

III. A

13. In het ontwerp van wet tot wijziging van de wet op het goederenvervoer over de weg is onder meer een verbod vervat op het vervoer van bepaalde categorieën goederen, met name massagoederen, over lange afstand, dat zou ingaan op 1 juli 1970 en dat zowel zou gelden voor beroepsvervoer als voor eigen vervoer. Voorts is in het ontwerp bepaald dat aan een voor een bepaald district verleende vergunning de verplichting kan worden verbonden om bepaalde lijndiensten te onderhouden. Tenslotte bevat het nieuwe voorschriften inzake de prijsvorming.

III. B. 1

14. De Commissie is van mening dat een capaciteitsregeling, die leidt tot verdeling van het vervoer door de overheid, onverenigbaar is met de grond-

(4) PB nr. 88 van 24. 5. 1965, blz. 1473/65.
(5) Zie voetnoot 2.
(6) PB nr. 71 van 14. 4. 1967, blz. 1301/67.

beginselen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. De overheid mag slechts ingrijpen indien dit nodig is om het evenwicht tussen vraag en aanbod te verzekeren, meer in het bijzonder om een bestaande overcapaciteit op te heffen. Met dit doel heeft de Commissie op 14 juni 1967 bij de Raad een voorstel ingediend voor een verordening betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en de capaciteitsregeling in het nationale goederenvervoer over de weg ([7]).

15. Het in artikel 1, nr. 2, van het wetsontwerp vervatte vervoerverbod zou schadelijke gevolgen hebben voor het wegvervoer. Dit geldt zowel voor Duitse als voor buitenlandse vervoerders.

In het bijzonder voor kritiek vatbaar is het feit dat de uitzondering die wordt gemaakt voor Berlijn slechts zou gelden voor het Duitse binnenverkeer en niet voor het rechtstreekse verkeer tussen Berlijn en een plaats in een andere Lid-Staat.

Het vervoerverbod zou leiden tot een aanmerkelijke daling van de produktiviteit van de betrokken vervoerondernemingen. Het zou in die gevallen dat goederen op andere vervoermiddelen moeten worden overgeladen kostenstijgingen tot gevolg hebben.

Het verbod zou derhalve ook ernstige economische en sociale consequenties hebben voor andere sectoren. Dit zou in bepaalde gevallen tot een vertraging in de expansie van de betrokken ondernemingen kunnen leiden. Wegens de steeds voortschrijdende integratie van de markten zou dit verbod niet alleen voor de Duitse economie, maar ook voor de economie van de andere Lid-Staten schadelijk zijn.

Voorts zou de aan de Bondsminister van Verkeer toe te kennen bevoegdheid uitzonderingen toe te staan ten gunste van de Duitse zeehavens tot gevolg kunnen hebben dat de handel met derde landen ten koste van de intracommunautaire handel wordt bevoordeeld. Dit bezwaar zou des te zwaarder wegen indien de uitzonderingen gepaard zouden gaan met de ten behoeve van deze havens in overweging genomen belastingfaciliteiten.

16. Het verbod van het lange-afstandsvervoer zou ook het gevaar van bepaalde sociale consequenties, met name op het gebied van de werkgelegenheid, inhouden. Deze consequenties kunnen overigens ook de vervoerders van de andere Lid-Staten die aan het verkeer in Duitsland deelnemen treffen.

Hoewel het mogelijk lijkt dat deze consequenties tot op zekere hoogte gecompenseerd worden in het vervoer over korte afstand, zouden eventueel speciale maatregelen moeten worden getroffen op het gebied van omscholing en, voor de moeilijkste gevallen, van vervroegde pensionering.

([7]) PB nr. 254 van 20. 10. 1967, blz. 3.

17. De Commissie is van mening dat het vervoerverbod onverenigbaar zou zijn met de doeleinden van de gemeenschappelijke markt.

Zij is er voorts van overtuigd dat de door de Duitse Regering nagestreefde doeleinden bereikt zouden kunnen worden met andere middelen, die beantwoorden aan de doelstellingen van de gemeenschappelijke markt. Dit geldt in het bijzonder voor een verbetering van de positie van de Deutsche Bundesbahn ([8]) en de invoering van een stelsel van prijzen voor het gebruik van de verkeerswegen ([9]).

III. B. 2

18. Tegen de bevoegdheid waarin artikel 1, nr. 10, van het wetsontwerp voorziet om aan een districtsvergunning de verplichting te verbinden tot het uitoefenen van bepaalde lijndiensten, bestaat geen bezwaar. De onderhavige maatregel zou echter beter beantwoorden aan de opzet van het gemeenschappelijk vervoerbeleid, indien de wet zou voorzien in een specifieke financiële compensatie van de voor de vervoerondernemer uit deze verplichting voortvloeiende lasten.

Aldus zou de Duitse wetgeving dichter komen bij het bepaalde in het voorstel voor een verordening betreffende het optreden van de Lid-Staten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen, dat de Commissie op 24 mei 1967 bij de Raad heeft ingediend ([10]) op grond van de artikelen 5 en 6 van de Beschikking van de Raad nr. 65/271/EEG van 13 mei 1965 ([11]).

19. Tegen de wijzigingen van de bepalingen inzake de prijsvorming op het gebied van het vervoer over korte afstand waarin artikel 1, nrs. 23 en 24, van het wetsontwerp voorziet, bestaat geen bezwaar. Opgemerkt zij echter dat de situatie zou kunnen veranderen, indien de Raad het voorstel van de Commissie van 27 oktober 1965 voor een verordening betreffende de invoering van een stelsel van margetarieven voor het goederenvervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren aanvaardt.

III. C

20. Voorts vestigt de Commissie de aandacht van de Bondsrepubliek Duitsland op het feit dat enige bepalingen van het wetsontwerp kunnen leiden tot maatregelen welke onverenigbaar zouden zijn met het gemeenschapsrecht.

21. Toepassing van het vervoerverbod waarin artikel 1, nr. 2, van het wetsontwerp voorziet zou de coördinatie van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen der Lid-Staten betreffende de toegang tot

([8]) Zie punt 37.
([9]) Zie punt 35.
([10]) PB nr. 248 van 13. 10. 1967, blz. 12.
([11]) Zie voetnoot 2.

en de uitoefening van het beroep van wegvervoerondernemer bemoeilijken. Volgens titel IV G 1 van het Algemeen Programma voor de opheffing van de beperkingen van de vrijheid van vestiging van 16 december 1961 ([12]) moet de hierbedoelde coördinatie de opheffing van deze beperkingen vergezellen, voor zover zij noodzakelijk is om de distorsies welke daaruit zouden kunnen voortvloeien, te voorkomen.

22. Bij het toestaan van uitzonderingen op het vervoerverbod zouden de Duitse autoriteiten eventueel rekening moeten houden met het bepaalde in artikel 76 van het Verdrag.

IV. A

23. Het ontwerp van wet tot wijziging van de wet op het beroepsvervoer met binnenschepen voorziet in bepaalde maatregelen op het gebied van de tarieven ; het betreft hier met name de invoering van verplichte tarieven voor het internationale goederenvervoer. Bovendien bevat het ontwerp bepalingen welke gericht zijn op het instellen van een sloopfonds voor de opheffing van structurele overcapaciteit, alsmede op het intrekken van het verbod voor de schippersorganisaties om rechtstreeks vervoer te werven.

IV. B

24. De tariefregeling voor het internationale vervoer over de binnenwateren waarin artikel 1, nr. 13, van het wetsontwerp voorziet, is niet in overeenstemming met de beginselen van het akkoord van de Raad van 22 juni 1965 inzake de ordening van de vervoermarkt. Volgens dit akkoord moet voor het internationale vervoer over de binnenwateren reeds in de eerste fase van de gemeenschappelijke tariefpolitiek een stelsel van referentietarieven gelden.

De beginselen van het akkoord van 22 juni 1965, welke de Commissie in haar voorstel van 27 oktober 1965 ([13]) heeft overgenomen, zijn nog niet omgezet in gemeenschapsrecht. De voorgenomen wijzigingen van het Duitse recht zouden echter het gehele akkoord weer op losse schroeven kunnen zetten.

De invoering van referentietarieven voor de internationale binnenscheepvaart vormde namelijk een van de grondslagen van het door het akkoord van 22 juni 1965 bevestigde compromis.

Een capaciteitsregeling lijkt een doeltreffender middel tegen prijsbederf in de binnenscheepvaart dan de vaststelling van verplichte vrachtprijzen. Daarop is het voorstel van de Commissie van 23 november 1967 voor een verordening betreffende de toegang tot de markt van het goederenvervoer over de binnenwateren gericht. De Raad heeft de noodzaak van een capaciteitsregeling in de binnenscheepvaart bevestigd in zijn resolutie van 20 oktober 1966.

25. Tegen de wijzigingen van de bepalingen betreffende de prijsvorming waarin artikel 1, nrs. 2 tot en met 12, van het wetsontwerp voorziet, bestaat geen bezwaar. Opgemerkt zij echter dat de situatie zou kunnen veranderen, indien de Raad het voorstel van de Commissie van 27 oktober 1965 ([14]) aanvaardt.

26. Voor zover de regeling van bijdragen aan het sloopfonds en toekenning van premies door het fonds, waarin artikel 1, nr. 16, van het wetsontwerp voorziet, verenigbaar is met het gemeenschapsrecht ([15]), heeft de Commissie geen bezwaren. Zij erkent de noodzaak om overcapaciteit op te heffen en derhalve door maatregelen welke zijn gericht op het slopen van verouderde binnenschepen bij te dragen tot een sanering van de markt. Zij heeft dit tot uitdrukking gebracht in haar voorstel van 23 november 1967 ([16]), alsmede in haar voorstel van 14 juli 1966 voor een verordening van de Raad betreffende steunmaatregelen ten behoeve van ondernemingen van vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren ([17]). In haar voorstel van 23 november 1967 heeft de Commissie bovendien maatregelen voorzien ten behoeve van de werknemers in loondienst die deel uitmaken van de bemanning van voor de sloop bestemde schepen.

27. Tegen de wijzigingen van de bepalingen betreffende de taken van de schippersorganisaties waarin artikel 1, nr. 1, van het wetsontwerp voorziet, bestaat geen bezwaar. Zij zouden ertoe moeten leiden dat de autoriteiten in geval van een crisis in de binnenscheepvaart niet hun toevlucht behoeven te nemen tot het opleggen van een vrachtverdeling. De Commissie zal echter te zijner tijd nagaan of de werkzaamheden van de hierbedoelde organisaties verenigbaar zijn met de concurrentiebepalingen voor de vervoersector.

IV. C

28. Voorts vestigt de Commissie de aandacht van de Bondsrepubliek Duitsland op het feit dat enige bepalingen van het wetsontwerp onverenigbaar kunnen zijn met bepalingen van het Verdrag.

29. De sloopremies waarin artikel 1, nr. 16, van het wetsontwerp voorziet, zouden steunmaatregelen kunnen vormen in de zin van artikel 92 van het Verdrag. Voorzover zij verenigbaar zijn met artikel 76, zouden zij evenwel in overeenstemming kunnen zijn met het Verdrag als steunmaatregelen die beantwoorden aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer in de zin van artikel 77 van het Verdrag.

De Commissie behoudt zich het recht voor om de bepalingen inzake de voorziene sloopremies te

([12]) PB nr. 2 van 15. 1. 1962, blz. 36/62.
([13]) Zie punt 19.
([14]) Zie punt 19.
([15]) Zie punten 29 en 30.
([16]) Zie punt 24.
([17]) PB nr. 185 van 17. 10. 1966, blz. 3192/66.

toetsen aan artikel 92 van het Verdrag. Zij beschouwt de mededeling van de Duitse Regering in dit opzicht als kennisgeving in de zin van artikel 93, lid 3, van het Verdrag.

30. De in artikel 1, nr. 16, van het wetsontwerp vervatte bepaling volgens welke binnenschippers, die woonachtig zijn in een andere Lid-Staat, gedwongen zouden worden de bijdrage voor het sloopfonds te betalen wanneer zij deelnemen aan de Duitse binnenscheepvaart, zonder dat zij nochtans in aanmerking zouden komen voor de slooppremie, zou in strijd zijn met artikel 76 van het Verdrag.

V. A

31. Het wetsontwerp tot wijziging van de wet betreffende het personenvervoer heeft in het bijzonder ten doel de bediening van sommige gebieden te verbeteren. Daartoe is voorzien in de afgifte van vergunningen voor de uitoefening van lijndiensten in een bepaald geografisch gebied en in de mogelijkheid om bepaalde verplichtingen van openbare dienst op te leggen.

V. B

32. Tegen het wetontwerp bestaan geen bezwaren. Het zou echter beter beantwoorden aan de opzet van het gemeenschappelijk vervoerbeleid indien zou worden voorzien in een specifieke financiële compensatie van :

— de lasten welke voor de vervoerondernemer zijn verbonden aan de verplichting om de door hem uitgeoefende dienst uit te breiden of te wijzigen (artikel 1, nr. 4, van het wetsontwerp),

— de lasten welke voor de houder van een districtsvergunning zijn verbonden aan de verplichting om een bepaalde vervoersdienst in te stellen en te exploiteren (artikel 1, nr. 5, van het wetsontwerp).

Met een dergelijke regeling zou het Duitse recht dichter komen bij het voorstel dat de Commissie op 24 mei 1967 aan de Raad heeft voorgelegd ([18]), overeenkomstig de artikelen 5 en 6 van de Beschikking nr. 65/271/EEG van 13 mei 1965 ([19]).

VI. A

33. De Commissie ontkent ten slotte niet dat de doeleinden welke de Duitse Regering met de verschillende maatregelen van haar programma voor de sanering van de vervoersector nastreeft, juist zijn. Ingevolge de beschikking van de Raad van 21 maart 1962 ([20]) moet zij er echter naar streven een uiteenlopende ontwikkeling van het vervoerbeleid van de Lid-Staten te voorkomen en de geleidelijke invoering van het gemeenschappelijk vervoerbeleid te bevorderen.

In dit verband wordt eraan herinnerd dat de Raad zich over de hoofdbeginselen en de middelen ter verwezenlijking van dit beleid heeft uitgesproken in :

— zijn Beschikking nr. 65/271/EEG van 13 mei 1965 ([21]),

— zijn akkoord van 22 juni 1965,

— zijn resolutie van 20 oktober 1966,

— zijn Besluit nr. 67/790/EEG van 14 december 1967 ([22]).

De Commissie heeft reeds voorstellen ingediend voor de tenuitvoerlegging van dit gemeenschappelijk beleid. Andere zullen binnenkort volgen. De Commissie is van oordeel dat sommige van deze voorstellen een degelijke basis kunnen vormen voor maatregelen, welke de Duitse Regering in staat zullen stellen de situatie in de vervoersector te saneren.

De Commissie moet voorbehoud maken ten aanzien van elk eenzijdig optreden van de Lid-Staten, wanneer de nationale bepalingen het gemeenschappelijk vervoerbeleid in aanzienlijke mate raken. Indien dergelijke maatregelen er echter toe kunnen leiden dat het nationale recht aan de gemeenschappelijke regelingen wordt aangepast, moeten zij niet alleen worden aanvaard doch ook aanbevolen wanneer het erom gaat het hoofd te bieden aan een buitengewone situatie waarvoor dringend een oplossing moet worden gevonden.

Derhalve dient de Bondsrepubliek Duitsland te trachten de doelstellingen van haar vervoerpolitiek programma te verwezenlijken door maatregelen, welke in de algemene lijn van het gemeenschappelijk vervoerbeleid liggen. Daartoe beveelt de Commissie haar aan van sommige bepalingen af te zien, andere te wijzigen en voorts de hieronder genoemde aanvullende maatregelen te nemen.

VI. B. 1

34. De Commissie beveelt de Bondsrepubliek Duitsland aan af te zien van :

— de speciale belasting op het beroepsgoederenvervoer en het eigen vervoer over lange afstand, alsmede op het internationale beroepsgoederenvervoer en eigen vervoer over korte afstand,

— het beoogde verbod bepaalde goederen te laten vervoeren door ondernemingen van beroepsgoederenvervoer of in eigen vervoer

en de volgende maatregelen te nemen ten einde de situatie van de Deutsche Bundesbahn te verbeteren, het wegennet te ontlasten en daardoor tot een algemene sanering van de vervoermarkt bij te dragen.

35. Aangepaste maatregelen inzake de vaststelling van prijzen voor het gebruik van de wegen moeten

([18]) Zie voetnoot 10.
([19]) Zie voetnoot 2.
([20]) Zie voetnoot 1.
([21]) Zie voetnoot 2.
([22]) Zie voetnoot 3.

worden genomen ten einde een betere ruimtelijke verdeling van het totale wegverkeer te verzekeren.

36. Indien de door het geldende recht gegeven mogelijkheden voor een doeltreffende controle, op algemeen economisch gebied, van de capaciteit van het vervoer over de weg onvoldoende mochten blijken, dienen maatregelen te worden getroffen welke zijn afgestemd op de beginselen van het voorstel van de Commissie van 14 juni 1967 ([23]). In dit voorstel is in het bijzonder bepaald dat bij de aanpassing van het aanbod aan de vraag naar diensten in het goederenvervoer over de weg rekening moet worden gehouden met de ontwikkeling van het wegennet.

37. Ten einde het concurrentievermogen van de Deutsche Bundesbahn te verbeteren en haar financiële situatie te saneren, beveelt de Commissie bovendien het volgende aan :

a) een zelfstandige bedrijfsvoering en in het bijzonder de financiële zelfstandigheid van de Deutsche Bundesbahn moeten worden verzekerd. Daartoe zou de rechtspositie van het bedrijf moeten worden gewijzigd. Naar aanleiding daarvan zou de respectieve bevoegdheid van de overheid en van de directie van de spoorwegen moeten worden omschreven. Voorts zouden de grenzen en de voorwaarden waaronder de verplichtingen welke aan de spoorwegen kunnen worden opgelegd, moeten worden verduidelijkt waarbij met name de voorschriften welke het handelen van de spoorwegen op het gebied van de bedrijfsvoering en het beheer beperken, moeten worden verzacht ;

b) overeenkomstig de bepalingen van de artikelen 5 en 6 van de Beschikking nr. 65/271/EEG van van 13 mei 1965 ([24]) zouden de verplichtingen van openbare dienst welke aan de spoorwegen zijn opgelegd, moeten worden verminderd en zouden de aan de gehandhaafde verplichtingen verbonden lasten moeten worden gecompenseerd. De regeling voor de toepassing van deze maatregelen zou moeten worden afgestemd op het voorstel voor een verordening dat de Commissie op 24 mei 1967 ([25]) heeft ingediend ;

c) overeenkomstig de bepalingen van artikel 7 van de Beschikking nr. 65/271/EEG van 13 mei 1965 ([26]) en met inachtneming van het voorstel dat de Commissie binnenkort zal indienen, zouden de spoorwegen moeten worden vergoed voor alle lasten die tot een normalisatie van de rekeningen aanleiding geven ;

d) de overheid zou in een geëigende vorm moeten deelnemen aan de financiering van de investeringen van de spoorwegen, met name voor het verrichten van openbare diensten welke niet in het eigen belang van de onderneming zijn opgelegd ;

e) aan de Deutsche Bundesbahn moet een grotere commerciële vrijheid van handelen worden verleend, met name door het invoeren van verplichte margetarieven en de mogelijkheid om bijzondere overeenkomsten te sluiten. De Commissie herinnert in dit verband aan haar voorstel voor een verordening van 27 oktober 1965 ([27]).

VI. B. 2

38. De Commissie beveelt de Bondsrepubliek Duitsland aan een specifieke compensatie te verlenen voor de lasten welke voor de vervoerondernemer zijn verbonden aan de hem opgelegde verplichting om :

— in het kader van een beperkte vergunning voor vervoer over beperkte lange afstand een lijndienst te exploiteren,

— in het kader van een vergunning voor personenvervoer haar dienst uit te breiden,

— in het kader van een vergunning voor personenvervoer bepaalde verbindingen te verzorgen.

Deze maatregelen zouden moeten zijn afgestemd op de beginselen van het op 24 mei 1967 door de Commissie ingediend voorstel voor een verordening ([28]).

VI. B. 3

39. De Commissie beveelt de Bondsrepubliek Duitsland aan af te zien van de overwogen tariefregeling voor de internationale binnenscheepvaart. De situatie van de binnenscheepvaart moet in het kader van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en in het bijzonder door spoedige goedkeuring door de Raad van het op 23 november 1967 door de Commissie ingediende voorstel voor een verordening ([29]) worden verbeterd.

VII

40. De Commissie stelt de overige Lid-Staten in kennis van deze aanbeveling.

Brussel, 31 januari 1968.

Voor de Commissie

De Voorzitter

Jean REY

([23]) Zie voetnoot 7.
([24]) Zie voetnoot 2.
([25]) Zie voetnoot 10.
([26]) Zie voetnoot 2.
([27]) Zie punt 18.
([28]) Zie voetnoot 10.
([29]) Zie punt 24.