

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (75)301

Vol. 1975/0106

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

COM(75) 301 endelig udg.

Bruxelles, den 20. juni 1975

5. toårsberetning

om gennemførelsen af Rådets beslutning nr. 65/271/EØF
af 13. maj 1965 om harmonisering af visse bestemmelser,
der har indvirkning på konkurrencen inden for transpor-
ten med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje
(1. juni 1973 - 31. maj 1975)

Dette dokument udgør den femte toårsberetning om gennemførelsen af Rådets beslutning nr. 65/271/EØF af 13. maj 1965 om harmonisering af visse bestemmelser, der har indvirkning på konkurrencen inden for transporten med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje¹⁾, udarbejdet i medfør af artikel 15 i den pågældende beslutning.

Den dækker perioden fra den 1. juni 1973 til den 31. maj 1975 og giver således udtryk for situationen på sidstnævnte dato.

Det betydeligste fremskridt i denne periode er Rådets vedtagelse af en beslutning truffet i medfør af artikel 8 i beslutningen af 13. maj 1965, i hvilken der fastsættes gradvis harmonisering af de bestemmelser, som giver regler for det finansielle forhold mellem jernbanevirksomhederne og staterne. Denne beslutning suppleret med en ændring af forordning nr. 1107/70 vedrørende støtte analyseres i denne beretning (side 7 og 8).

Gennemførelsen af denne beslutning vil gøre det muligt på fælleskabsplan at iværksætte en aktion på lang sigt, som tager sigte på en økonomisk samnering af jernbanevirksomhederne, og som bidrager til at give disse virksomheder mulighed for i fuldt omfang at spille deres rolle i Fællesskabets transportsystem.

Afdeling II i beslutningen af 13. maj 1965 vedrørende bestemmelser om visse statslige indgreb er hermed fuldt ud gennemført. Visse af de foranstaltninger, der er truffet i medfør af artiklerne i denne afdeling, bør uden tvivl forbedres og udvikles i lyset af erfaringen, men man kan anse de mål, der er fastsat af Rådet inden for rammerne af denne afdeling, for at være nået.

Situationen er ikke så fremskreden for så vidt angår de to øvrige afdelinger.

1) EFT 88 af 24. maj 1965, side 1500.

For så vidt angår afdeling I (bestemmelser på det fiskale område) er de i artikel 3 og 4 fastsatte mål opnået, men dette er ikke tilfældet for så vidt angår artikel 1 og 2: Kommissionens forslag med henblik herpå er endnu under gennemgang i Rådet.

Gennemførelsen af afdeling III (bestemmelser på det sociale område) var i begyndelsen betydelig med forordning (EØF) nr. 543/69 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport og forordning (EØF) nr. 1463/70 om indførelse af fartskrivere, men den sociale harmonisering bør imidlertid udvides til også at omfatte de øvrige transportformer og kompletteres for så vidt angår transport ad landevej.

Det bør endnu gøres en betydelig indsats for at nå frem til den fuldstændige gennemførelse af beslutningen af 13. maj 1965. Såfremt man tager hensyn til de pågældende problemers komplicerede karakter samt til Fællesskabets udvidelse, som fandt sted i den omhandlede periode, kan man betragte den i den femte beretning forelagte status som positiv.

Situationen den 1. juni 1975

AFTDELING I

Bestemmelser på det fiskale område

1. Artikel 1 a) - Afskaffelse af dobbeltbeskatningen af motorkøretøjer.

I referenceperioden har Rådet ikke genoptaget undersøgelsen af forslaget til Rådets forordning vedrørende afskaffelsen af den afgiftsmæssige dobbeltbeskatning af motorkøretøjer inden for området internationalt transport.

Bemærkningerne i den fjerde toårsberetning er stadig gyldige i den forstand, at der er opstået en generel tendens fra medlemsstaternes delegations side i retning af i det mindste foreløbigt at ordne det pågældende problem inden for rammerne af en tilpasning af de nationale afgiftsordninger for erhvervskøretøjer.

2. Artikel 1 b) - Afgiftsfri indførsel af brændstof, som indeholdes i brændstofsbeholdere i erhvervsmotorkøretøjer.

I Rådets direktiv af 19. juli 1968¹⁾ fastsættes der en minimumsgrænse på 50 l for afgiftsfri indførsel af brændstof. Med arrêté af 12. oktober 1973 har den franske regering besluttet at tillade told- og afgiftsfri indførsel for en mængde på 100 l brændstof. Kun Tyskland holder stadig fast ved grænsen på 50 l. Da det er blevet konstateret, at ændringerne i afgifterne på dieselolie har medført en tilnærmelse af de forskellige nationale afgifter til det gennemsnitlige niveau for Fællesskabet i forhold til den situation, der var gældende den 1. februar 1969, har Kommissionen i henhold til direktivets bestemmelser forelagt Rådet et forslag til direktiv²⁾ om ændring af

1) EFT L 175 af 23.7.1968, side 15.

2) EFT C 104 af 13.9.1974, side 96.

ovennævnte direktiv med henblik på at hæve grænsen til 100 l. Europa-Parlamentet¹⁾ og Det økonomiske og sociale Udvalg²⁾ har givet deres tilslutning til dette forslag.

På mødet den 11. december 1974 fandt der en udveksling af synspunkter sted i Rådet vedrørende dette spørgsmål. Da der ikke opnåedes enighed, besluttede Rådet at opretholde dette punkt på dagsordenen for dets næste møde vedrørende transportspørgsmål.

3. Artikel 1 c) - Afgiftsfri indførsel af brændstof, som indeholdes i brændstofbeholdere i fartøjer på indre vandveje.

Bemærkningerne i den fjerde toårsberetning er stadig gyldige i den forstand, at manglen på fællesskabsbestemmelser på dette område ikke giver vanskeligheder i betragtning af, at indførselen af brændstof, som indeholdes i fartøjernes brændstofbeholdere med forbehold af visse betingelser ikke er underlagt afgifter i nogen medlemsstat.

4. Artikel 2 - Ensartede beregningsgrundlag for motorkøretøjsafgiften.

Det forslag til første direktiv vedrørende tilpasning af de nationale afgiftsordninger for erhvervskøretøjer, som blandt andet opfylder kravene i denne artikel, er stadig til undersøgelse i Rådets kompetente instanser. De metoder, der skal anvendes til beregning af grænseomkostningerne for benyttelse af landevejsinfrastrukturen, og som endnu overlader medlemsstaterne et vist valg, er blevet udarbejdet og har fået principiel tilslutning fra størstedelen af delegationerne. De er anført i bilaget til direktivet, og de udgør en betydelig og integrerende del deraf. De medlemsstater, der har fundet det hensigtsmæssigt, har i begyndelsen af 1975 på grundlag af ovennævnte metoder og udkastet til direktiv foretaget en række beregninger med henblik på at bestemme grænseomkostningerne for benyttelsen samt minimumsafgifterne på køretøjer. Kommissionen har, bistået af et udvalg af sagkyndige koordineret dette arbejde på fællesskabsplan. Rådet har pålagt sine instanser at gennemføre deres arbejde på en sådan måde, at det kan træffe afgørelse om direktivet og dets bilag på sit næste møde.

1) EFT C 155 af 9.12.1974, side 77.

2) EFT C 142 af 16.11.1974, side 11.

5. Artikel 2 - Ensartede beregningsgrundlag for beskatningen af fartøjer i trafikken på indre vandveje.

Bemærkningerne i den tredje toårsberetning er fortsat gyldige.

6. Artikel 3 - Ensartethed i de særlige afgiftsordninger, der finder anvendelse på godstransport for tredjemands regning eller for egen regning.

Det må tilføjes til bemærkningerne i den fjerde toårsberetning, i hvilke det blev præciseret, at Kommissionen havde rettet henvendelse til den belgiske regering for at opfordre den til at ophæve den forskelsbehandling, der for transport for egen regning fulgte af visse bestemmelser i lov af 26. februar 1969 vedrørende afgifter ligestillet med indkomstbeskatning, at den pågældende regering har givet meddelelse om, at den har til hensigt at ophøre med ovennævnte forskelsbehandling, når Rådet har truffet afgørelse om forslaget til direktiv vedrørende tilpasning af de nationale afgiftsordninger for erhvervskøretøjer.

7. Artikel 4 - Anvendelse af merværdiafgiften på godstransport.

Anvendelsen af merværdiafgiften på godstransport er gennemført i næsten samtlige medlemsstater enten på transportniveau eller for færdigvaren.

AFDELING II

Bestemmelser om visse statslige indgreb

1. Artikel 5, 6 og 7 - Ophævelse eller opretholdelse af de forpligtelser, der falder ind under begrebet offentlig tjenesteydelse, godtgørelse af de tilsvarende byrder og normalisering af jernbanevirksomhedernes regnskaber

A. Medlemsstaternes anvendelse af Rådets forordninger (EØF) nr. 1191/69 og 1192/69 af 26. juni 1969¹⁾

I overensstemmelse med bestemmelserne i de to ovennævnte forordninger havde Kommissionen den 21. februar 1973 forelagt Rådet en beretning²⁾ om gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 1191/69 og den 30. oktober 1972 en beretning³⁾ om normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber, for så vidt angår udgifterne til pensioner og livrenter. Da disse to beretninger, som allerede blev nævnt i den fjerde toårsberetning, var blevet gennemgået af Transportgruppen, blev Kommissionen den 30. maj 1973 anmodet om at udarbejde en ny beretning om gennemførelsen af de to ovennævnte forordninger; denne beretning blev forelagt Rådet den 24. juni 1974⁴⁾.

I denne beretning meddelte Kommissionen bl.a., at medlemsstaternes aktion var kendetegnet af opretholdelsen af en stor del af forpligtelserne til offentlig tjeneste, især for så vidt angår persontransport, samt kompensationen for de byrder, der følger deraf. Kommissionen konstaterede også, at visse gennemførelsesbestemmelser til de to forordninger i højere grad burde harmoniseres, og anførte de aktioner, som den har til hensigt at iværksætte med henblik herpå.

Transportgruppen har godkendt disse initiativer samtidig med, at den har fremsat ønske om, at oplysningerne vedrørende anvendelsen af disse forordninger for fremtiden indgår i den beretning, som skal udarbejdes i overensstemmelse med artikel

1) EFT L 156 af 28.6.1969, s. 1 og 8.

2) Dok. SEC (73) 519 endel.

3) Dok. SEC (72) 3510 endel.

4) Dok. SEC (74) 2219 endel. af 18.6.1974.

14 i Rådets beslutning af 21. maj 1975 om sanering af jernbanevirksomhedernes situation¹⁾.

For så vidt angår de tre nye medlemsstaters anvendelse af forordningerne har de meddelt Kommissionen gennemførelsesbestemmelserne samt de foreløbige beløb, der er ydet som kompensation i henhold til de pågældende to forordninger. Kommissionen afgav den 24. april 1975 over for Irland positiv udtalelse vedrørende gennemførelsesbestemmelserne til de to forordninger 1191/69 og 1192/69. De af Det forenede Kongerige og Danmark planlagte gennemførelsesbestemmelser er under gennemgang.

B. Udvidelse af anvendelsesområdet for forordningerne 1191/69 og 1192/69

Som det allerede er blevet anført i den fjerde toårsberetning forelagde Kommissionen den 18. og 19. december 1972 Rådet forslag, der tog sigte på at udvide anvendelsesområdet for disse to forordninger.

Indtil nu har Rådet imidlertid ikke kunnet nå til enighed om disse forslag, som siden da stadig svæver. I den forbindelse skal der henvises til at bestemmelserne i artikel 5 og 6 i beslutningen om harmonisering af 13. maj 1965²⁾ uden begrænsning tager sigte på samtlige transportvirksomheder, og at bestemmelserne i artikel 7 tager sigte på samtlige jernbanevirksomheder.

2. Artikel 8 - Finansielle forhold mellem jernbanevirksomhederne og staterne.

Som anført i den 4. beretning havde Kommissionen med henblik på gennemførelsen af denne bestemmelse den 18. august 1971 forelagt Rådet et forslag til beslutning om sanering af jernbanevirksomhedernes situation og harmonisering af reglerne for de finansielle forhold mellem disse virksomheder og staterne³⁾.

1) EFT

2) EFT 88 af 24.5.1965, s. 1500/65.

3) EFT C 106 af 23.10.1971, s. 42.

Stillet overfor de store vanskeligheder, som opstod under undersøgelsen af dette forslag, fandt Rådet det nødvendigt at løse et vist antal betydelige spørgsmål med henblik på at fastsætte visse retningslinier, som gjorde det muligt at fortsætte den pågældende undersøgelse. Rådet vedtog en resolution den 27. juni 1974¹⁾. Ved hjælp af denne resolution kunne Rådet på sit møde den 11. december 1974 nå frem til principiel enighed om udkræftet til beslutning. Denne beslutning blev formelt vedtaget den 21. maj 1975²⁾.

De væsentligste elementer i denne beslutning, som kan finde anvendelse på de store nationale jernbanevirksomheder, er følgende:

- virksomheden skal for så vidt angår ledelse, drift, administration og intern administrativ, økonomisk og regnskabsmæssig kontrol have tilstrækkelig selvstændighed med henblik på at opnå finansiell ligevægt. Denne selvstændighed indebærer, at virksomhedens formue, budget og regnskaber skal være adskilt fra statens. Virksomheden skal drives efter økonomiske principper også for så vidt angår forpligtelserne til offentlig tjenesteydelse;
- virksomheden etablerer i samarbejde med staten et handlingsprogram med henblik på at opnå finansiell ligevægt. Ved denne lejlighed fastsætter parterne de nærmere regler for lån og finansiering af investeringerne. De opretter på samme betingelser et finansielt program, inden for hvis rammer staten midlertidigt kan yde virksomheden tilskud til opnåelse af ligevægt;
- med henblik på at forbedre regnskaberne gennemskuelighed fastsætter staten, hvorledes virksomhedens budget og årsregnskaber skal forelægges samt de nærmere regler og betingelser for godkendelse;
- virksomheden kan bemyndiges enten til at udføre eller at deltage direkte eller indirekte i transaktioner eller virksomheder, der ligger uden for dens sædvanlige virkefelt eller til at benytte sig af anden transportteknik;

1) EFT C 111 af 23.9.1974, side 1.

2)

- medlemsstaten søger i samarbejde med Kommissionen at finde frem til foranstaltninger, som kan fremme samarbejdet mellem jernbanevirksomhederne.

Udover at medvirke til at fremme samarbejdet bør Kommissionen blandt andet:

- hvert andet år udfærdige en beretning om udviklingen i jernbanevirksomhedernes finansielle situation;
- fremsætte forslag for at gøre det muligt for Rådet inden for den 1. februar 1978 at vedtage de foranstaltninger, der er nødvendige for at gøre jernbanevirksomhedernes bogføring og årsregnskaber sammenlignelige og fastsætte ensartede principper for omkostningsberegningen;
- inden den 1. januar 1979 udarbejde en beretning vedrørende de mål, der skal forfølges på lang sigt, og de foranstaltninger, der skal træffes for at fremme integrationen af jernbanevirksomhederne på fællesskabsplan;
- inden den 1. januar 1978 foreslå Rådet de nærmere retningslinier for ydelsen af kompensationer for de byrder, der følger af de takstmæssige forpligtelser, som ikke dækkes af forordning 1191/69;
- inden den 1. januar 1980 foreslå Rådet:
 - 1) den frist og de betingelser, hvorunder jernbanevirksomhedernes finansielle ligevægt skal virkeliggøres,
 - 2) de eventuelle tilpasninger af forordningerne 1191/69 og 1107/70¹⁾, som viser sig nødvendige under hensyntagen til udviklingen i begrebet offentlig tjenesteydelse.

1) EFT L 130 af 15.6.1970.

3. Artikel 9 - Støtte til transportvirksomhederne

A. Rådets vedtagelse af førnævnte beslutning om sanering af jernbanevirksomhederne har gjort det nødvendigt at ændre artikel 4 i forordning 1107/70 med henblik på

- at fastsætte et juridisk grundlag for de finansielle tilskud, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, samt i artikel 13 i Rådets førnævnte beslutning, for så vidt disse tilskud udgør en støtte og
- at kunne anvende den forenkede fremgangsmåde for underretning af Kommissionen, som er fastsat i artikel 5, stk. 2 i forordning 1107/70, på disse tilskud.

Med henblik herpå forelagde Kommissionen den 25. november 1974¹⁾ et forslag til forordning om ændring af forordning 1107/70. Det økonomiske og sociale Udvalg og Europa-Parlamentet afgav positiv udtalelse henholdsvis den 30. januar 1975²⁾ og den 21. marts 1975³⁾.

Rådet vedtog denne forordning den 21. maj 1975 samtidig med beslutningen om sanering af jernbanevirksomhederne.

B. For at tage hensyn til de nye medlemsstaters tiltrædelse er sammensætningen af det i medfør af artikel 6 i forordning 1107/70 nedsatte rådgivende udvalg blevet suppleret for at sikre, at delegerede fra de nye medlemsstater deltager.

1) EFT C 158 af 17.12.1974, s. 19

2) EFT C 62 af 15.3.1975, s. 27

3) EFT C 76 af 7.4.1975, s. 42.

AFDELING III

Bestemmelser på det sociale område

1. Transport ad landevej

For at tage hensyn til Europa-Parlamentets og Det økonomiske og sociale Udvalgs ønsker forelagte Kommissionen den 1. oktober 1974 Rådet en ændring til sit forslag¹⁾ om ændring af forordning (EØF) nr. 543/69 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport ("anden forordning")²⁾.

Transportgruppen drøftede den 23. oktober 1973 et forslag til direktiv udarbejdet i overensstemmelse med artikel 5 i forordning (EØF) nr. 543/69 om fastsættelse af minimumsniveauet for den faglige uddannelse af førere i personbefordring ad landevej, som er fyldt 21 år. På dette møde blev der givet udtryk for den opfattelse, at dette forslag gik ud over kravene i artikel 5. Af den grund forbereder Kommissionens tjenestegrene i øjeblikket et nyt forenklet forslag, som vil blive forelagt Rådet hurtigst muligt.

Desuden har der fundet drøftelser sted med de nationale administrationer vedrørende gennemførelsen af forordning (EØF) nr. 543/69, og under disse drøftelser blev der foreslået Kommissionens tjenestegrene mulige ændringer af forordningen med henblik på at lette dens gennemførelse.

Kommissionen har ligeledes forelagt Rådet et forslag til forordning, i hvilken der fastsættes samtidig ratificering af AETR inden den 15. juni 1975³⁾.

1) COM (74) 1529 endel.

2) COM (72) 846 endel.

3) COM (75) 183 endel.

I henhold til forordning (EØF) nr. 1463/70 af 20. juli 1970 om indførelse af et kontrolapparat inden for landevejstransport¹⁾ har installeringen og anvendelsen af et sådant kontrolapparat (fartskriver), undtagen for visse kategorier af køretøjer, siden den 1. januar 1975 været obligatorisk for køretøjer, der er indregistreret for første gang efter denne dato, samt for køretøjer, der anvendes til transport af farligt gods, uafhængigt af deres indregistreringsdato.

Med forordning (EØF) nr. 1787/73 af 25.1.1973 er der indført en ændring til førnævnte forordning, i henhold til hvilken den obligatoriske installering og anvendelse af kontrolapparatet i de nye medlemsstater udsættes til den 1. januar 1976.

Siden vedtagelsen af forordning (EØF) nr. 1463/70 har Kommissionens tjenestegrene i samarbejde med medlemsstaternes sagkyndige på ny gennemgået forordningens ordlyd med henblik på at fremme en ensartet og korrekt fortolkning af denne tekst og for at tage hensyn til de praktiske krav, for så vidt angår dette kontrolapparats fremstilling og anvendelse.

Som resultat af dette arbejde vil Kommissionen foreslå visse ændringer, som imidlertid ikke i væsentlig grad berører fremstillingsbetingelserne for apparatet og dets tekniske kendetegn, således som de i øjeblikket er fastsat i forordningen.

2. Transport ad sejlbare vandveje

Kommissionen vil i nær fremtid forelægge Rådet et forslag til Rådets forordning om visse bestemmelser på det sociale område inden for transport ad sejlbare vandveje. Dette forslag tager sigte på: arbejds- og hviletid, tilstedeværelse ved ror og ved radarskærm, daglig hviletid, periodiske hvil, årlig ferie og fridage, besætningens sammensætning og metoder til kontrol af overholdelsen af forordningen.

1) EFT L 164/1 af 27.7.1970.

3. Jernbaner

Inden for rammerne af forberedende ad hoc møder har der fundet kontakter sted med industriens to parter med henblik på at oprette et paritetisk udvalg. Der har fundet fire møder sted, på hvilke man drøftede et dokument om arbejdsvilkårene, som var blevet forberedt af arbejdsgiverne inden for jernbanesektoren.