

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.

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(75) 301 endg.

Brüssel, den 20. Juni 1975

FÜNFTER ZWEIJAHRESBERICHT

über die Durchführung der Entscheidung des Rates Nr. 65/271/EWG
vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften,
die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffs-
verkehr beeinflussen (1. Juni 1973 - 31. Mai 1975)

(von der Kommission dem Rat vorgelegt)

KOM(75) 301 endg.

Dieses Dokument ist der fünfte Zweijahresbericht über die Durchführung der Entscheidung des Rates Nr. 65/271/EWG vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen ⁽¹⁾; der Bericht wurde in Durchführung von Artikel 15 der genannten Entscheidung erstellt.

Er umfasst den Zeitraum vom 1. Juni 1973 bis zum 31. Mai 1975 und zeigt somit den Stand zum letztgenannten Zeitpunkt.

Der wichtigste Fortschritt während des Berichtszeitraums ist der Erlass einer Entscheidung des Rates in Anwendung von Artikel 8 der Entscheidung vom 13. Mai 1965; dieser Artikel sieht die schrittweise Harmonisierung der Vorschriften vor, die die finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Staaten regeln. Diese Entscheidung, ergänzt durch eine Änderung der Verordnung Nr. 1107/70 über die Beihilfen, wird in dem vorliegenden Bericht analysiert (Seite 7 und 8). Die Durchführung dieser Entscheidung wird es ermöglichen, eine langfristige Aktion auf Gemeinschaftsebene einzuleiten, die die finanzielle Sanierung der Eisenbahnunternehmen zum Ziel hat und die dazu beiträgt, diesen Unternehmen die Möglichkeit zu geben, ihre Verkehrswirtschaftliche Aufgabe in der Gemeinschaft in vollem Umfang zu erfüllen.

Abschnitt II der Entscheidung vom 13. Mai 1965 mit Vorschriften betreffend bestimmte staatliche Eingriffe ist damit vollständig durchgeführt. Zwar müssen einige Massnahmen, die in Anwendung der Artikel dieses Abschnitts ergriffen wurden, freilich im Lichte der dabei gewonnenen Erfahrungen verbessert und überarbeitet werden, doch ist festzustellen, dass die vom Rat im Rahmen dieses Abschnitts festgelegten Ziele erreicht worden sind.

Für die anderen beiden Abschnitte ist die Situation nicht so fortgeschritten.

(1) ABl. 88 vom 24. Mai 1965, S. 1500

In Bezug auf Abschnitt I (Steuervorschriften) sind die in Artikel 3 und 4 festgelegten Ziele zwar erreicht worden, für die Artikel 1 und 2 ist dies jedoch nicht der Fall : die diesbezüglichen Vorschläge der Kommission liegen dem Rat noch zur Prüfung vor.

Abschnitt III (Sozialvorschriften) hat mit der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 zur Einführung des Fahrtenschreibers einen vielversprechenden Anfang genommen. Die soziale Harmonisierung muss jedoch noch auf die anderen Verkehrsträger ausgedehnt und für den Strassenverkehr ergänzt werden.

Bis zur vollständigen Durchführung der Entscheidung vom 13. Mai 1965 müssen also noch beträchtliche Anstrengungen unternommen werden. Wenn man die Vielschichtigkeit der Probleme und den Umstand berücksichtigt, dass im Berichtszeitraum die Erweiterung der Gemeinschaft erfolgt ist, so darf die im 5. Bericht vorgelegte Bilanz als positiv beurteilt werden.

*

*

*

Stand am 1. Juni 1975

ABSCHNITT I

Steuervorschriften

1. Artikel 1 a) - Beseitigung der Doppelbesteuerungen von Kraftfahrzeugen

Während des Berichtszeitraumes hat der Rat den Vorschlag einer Verordnung des Rates über die Beseitigung der Doppelbesteuerungen von Kraftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr keiner erneuten Prüfung unterzogen.

Die Darlegungen von Seiten der Abordnungen der Mitgliedstaaten im vierten Zweijahresbericht sind noch immer insofern gültig, als sich eine allgemeine Tendenz abzeichnet, das betreffende Problem zumindest vorübergehend im Rahmen einer Anpassung der einzelstaatlichen Besteuerungssysteme für Nutzfahrzeuge zu regeln.

2. Artikel 1 b) - Abgabenfreie Einfuhr des in den Treibstoffbehältern der Nutzkraftfahrzeuge enthaltenen Treibstoffs

Die Richtlinie des Rates vom 19. Juli 1968 ⁽¹⁾ sieht eine Mindestschwelle von 50 Litern Treibstoff für die abgabenfreie Einfuhr vor. Durch Erlass vom 12. Oktober 1973 hat die französische Regierung beschlossen, die abgaben- und steuerfreie Einfuhr von 100 Litern Treibstoff zu gestatten. Nur Deutschland hält sich noch an die Schwelle von 50 Litern. Da festgestellt worden ist, dass gegenüber dem Stand vor dem 1. Februar 1969, durch Änderungen der Besteuerung von Dieselmotorkraftstoff die Unterschiede zwischen den einzelstaatlichen Steuern verringert und diese dem Gemeinschaftsdurchschnitt nähergebracht wurden, hat die Kommission in Anwendung der Bestimmungen der Richtlinie dem Rat einen Vorschlag für eine Richtlinie ⁽²⁾ zur Änderung der erwähnten Richtlinie vorgelegt, die den Schwellenwert auf

(1) ABl. L 175 vom 23.7.1968, Seite 15

(2) ABl. C 104 vom 13.9.1974, Seite 96

100 Liter heraufsetzt. Das Europäische Parlament (1) und der Wirtschafts- und Sozialausschuss (2) haben diesem Vorschlag zugestimmt.

Auf seiner Tagung vom 11. Dezember 1974 hat sich der Rat mit dieser Frage beschäftigt. Da keine Einigung erzielt wurde, hat er beschlossen, diesen Punkt auf der Tagesordnung zu belassen und sich auf seiner nächsten Tagung über Verkehrsfragen wieder damit zu befassen.

3. Artikel 1 b) - Abgabenfreie Einfuhr des in den Treibstoffbehältern der Binnenschiffe enthaltenen Treibstoffs

Die Ausführungen im vierten Zweijahresbericht sind noch immer insofern zutreffend, als das Fehlen von Gemeinschaftsvorschriften auf diesem Gebiet nicht als störend empfunden wird, da die Einfuhr des in Treibstoffbehältern der Schiffe enthaltenen Treibstoffs unter Vorbehalt gewisser Bedingungen in keinem Mitgliedstaat einer Besteuerung unterliegt.

4. Artikel 2 - Vereinheitlichung der Berechnungsgrundlagen für die Kraftfahrzeugsteuer

Der Vorschlag für eine erste Richtlinie zur Anpassung der einzelstaatlichen Steuersysteme für Nutzkraftfahrzeuge, die unter anderem den Erfordernissen dieses Artikels entspricht, liegt noch immer den zuständigen Stellen des Rates zur Prüfung vor. Die Methoden, die zur Berechnung der Grenzkosten der Benutzung der Strassen angewandt werden sollen und die den Mitgliedsstaaten noch eine gewisse Wahl lassen, sind ausgearbeitet worden und haben die prinzipielle Zustimmung der meisten Delegationen erhalten. Sie werden in den Anhang der Richtlinie aufgenommen werden, da sie einen wesentlichen Teil dieser Richtlinie bilden. Einige Mitgliedstaaten hielten es nutzbringend, diese Methoden zu erproben und haben zu Beginn des Jahres 1975 eine Reihe von Berechnungen durchgeführt, um die Grenzkosten der Benutzung sowie die Mindeststeuern für Kraftfahrzeuge auf der Grundlage der erwähnten Methoden und des Richtlinienentwurfs zu bestimmen. Für die Gemeinschaft sind diese Arbeiten von der Kommission mit Unterstützung eines Sachverständigenausschusses koordiniert worden. Der Rat hat seine Dienststellen beauftragt, die Vorarbeiten so zu gestalten, dass er in seinem nächsten Sitzung eine Entscheidung über die Richtlinie und deren Anhang treffen kann.

(1) ABl. C 155 vom 9.12.1974, Seite 77.

(2) ABl. C 142 vom 16.11.1974, Seite 11.

5. Artikel 2 - Vereinheitlichung der Berechnungsgrundlagen für die Besteuerung der Binnenschiffe

Die im dritten Zweijahresbericht enthaltenen Ausführungen behalten insoweit ihre Gültigkeit.

6. Artikel 3 - Gleichwertigkeit der spezifischen Steuerregelungen für Güterbeförderungen im gewerblichen und im Werkverkehr

Zu den Ausführungen im vierten Zweijahresbericht, in denen darauf hingewiesen wurde, dass die Kommission bei der belgischen Regierung vorstellig geworden ist und sie aufgefordert hat, die ungleiche Behandlung, die sich für die im Werkverkehr eingesetzten Beförderungsunternehmer aus einigen Bestimmungen des Gesetzes vom 26. Februar 1969 über die den Einkommenssteuern gleichgestellten Abgaben ergibt, nicht länger fortzusetzen, muss hinzugefügt werden, dass diese Regierung ihre Absicht bekundet hat, die erwähnte ungleiche Behandlung zu beenden, sobald der Rat über den Entwurf einer Richtlinie zur Anpassung der einzelstaatlichen Steuersysteme für Nutzkraftfahrzeuge entschieden hat.

7. Artikel 4 - Anwendung der Mehrwertsteuer auf den Güterverkehr

Die Mehrwertsteuer wird fast in allen Mitgliedstaaten angewendet, in Verkehr oder auch für die Fertigprodukte.

ABSCHNITT II

Vorschriften betreffend bestimmte staatliche Eingriffe

1. Artikel 5, 6 und 7 - Aufhebung oder Aufrechterhaltung der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen, Ausgleich der entsprechenden Belastungen und Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

A. Anwendung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 (1) durch die Mitgliedstaaten

Im Einklang mit den beiden oben genannten Verordnungen hatte die Kommission dem Rat am 21. Februar 1973 einen Bericht (2) über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und am 30. Oktober 1972 einen Bericht (3) über die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen betreffend die Aufwendungen für Ruhegehälter und Renten vorgelegt. Nachdem diese beiden Berichte, die schon im vierten Zweijahresbericht erwähnt wurden, von der Gruppe für Verkehrsfragen untersucht worden waren, ist die Kommission am 30. Mai 1973 beauftragt worden, einen zweiten Bericht über die Durchführung der beiden Verordnungen zu erstellen; dieser Bericht wurde dem Rat am 24. Juni 1974 (4) vorgelegt.

In diesem Bericht hat die Kommission unter anderem mitgeteilt, dass die Aktion der Mitgliedstaaten dadurch gekennzeichnet war, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, besonders für den Personenverkehr, und den Ausgleich der dadurch entstehenden Belastungen in weitem Masse beizubehalten. Sie stellt weiterhin fest, dass bestimmte Modalitäten zur Durchführung der beiden Verordnungen noch stärker harmonisiert werden müssten. Ferner weist sie darauf hin, welche Massnahmen sie zu diesem Zwecke zu treffen gedenkt.

Die Gruppe für Verkehrsfragen hat diese Initiativen gebilligt und gleichzeitig den Wunsch geäußert, in Zukunft die Informationen über die Durchführung dieser beiden Verordnungen in den Bericht mitaufzunehmen, der

(1) ABl. L 156 vom 28.6.1969, Seite 1 und 8.

(2) Dok. SEK (73) 519 endg.

(3) Dok. SEK (72) 3510 endg.

(4) Dok. SEK (74) 2219 endg. vom 18.6.1974.

gemäss Artikel 14 der Entscheidung des Rates vom 21. Mai 1975, über die Sanierung der Situation der Eisenbahnunternehmen (1) erstellt werden muss.

In Bezug auf die Anwendung der Verordnungen durch die drei neuen Mitgliedstaaten, haben diese der Kommission die Durchführungsbestimmungen sowie die vorläufigen Beträge mitgeteilt, die als Ausgleich im Sinne der erwähnten Verordnungen bewilligt worden sind. Die Kommission hat am 24. April 1975 eine befürwortende Stellungnahme zu den Bestimmungen zur Durchführung der Verordnung Nr. 1191/69 und Nr. 1192/69 an Irland gerichtet. Die vom Vereinigten Königreich und Dänemark vorgesehenen Bestimmungen werden zur Zeit überprüft.

B. Erweiterung des Geltungsbereiches der Verordnung Nr. 1191/69 und Nr. 1192/69

Wie bereits im vierten Zweijahresbericht erwähnt, hat die Kommission dem Rat am 18. und 19. Dezember 1972 Vorschläge unterbreitet, die darauf abzielen, den Geltungsbereich dieser beiden Verordnungen zu erweitern.

Bisher konnte der Rat jedoch keine Einigung über diese Vorschläge erzielen; sie sind daher noch immer anhängig. Es sei daran erinnert, dass Artikel 5 und 6 der Entscheidung vom 13. Mai 1965 (2) über die Harmonisierung ausnahmslos alle Verkehrsunternehmen betreffen und Artikel 7 für alle Eisenbahnunternehmen gilt.

2. Artikel 8 - Finanzielle Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen und den Staaten

Wie der vierte Bericht feststellt, hat die Kommission dem Rat am 18. August 1971 zur Durchführung dieser Bestimmung den Vorschlag für eine Entscheidung über die Sanierung der Situation der Eisenbahnunternehmen und über die Harmonisierung der Vorschriften, die die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten regeln (3), vorgelegt.

(1) Abl.

(2) Abl. Nr. 88 vom 24.5.1965, Seite 1500/65.

(3) Abl. C 106 vom 23.10.1971, Seite 42.

Wegen der grossen Schwierigkeiten, die bei der Prüfung dieses Vorschlags aufgetaucht sind, hielt es der Rat für notwendig, einen Teil der wichtigen Fragen abzutrennen, um bestimmte Leitlinien auszuarbeiten, die eine Fortsetzung der betreffenden Prüfung ermöglichen. Am 27. Juni 1974 hat der Rat eine Entschliessung angenommen (1). Dank dieser Entschliessung konnte der Rat auf seiner Tagung vom 11. Dezember 1974 eine grundsätzliche Einigung über den Vorschlag für eine Entscheidung erzielen. Diese Entscheidung wurde am 21.5.1975 förmlich gebilligt (2).

Folgendes sind die wesentlichen Bestandteile dieser Entscheidung, die für die grossen nationalen Eisenbahnunternehmen gelten :

- Das Unternehmen ^{muss} über eine ausreichende Eigenständigkeit im Bereich der Direktion, des Managements, der Verwaltung und der innerbetrieblichen Verwaltungs-, Wirtschafts- und Rechnungskontrolle verfügen, um das finanzielle Gleichgewicht zu erreichen. Zu dieser Eigenständigkeit gehört, dass Vermögen, Haushalt und Rechnungsführung der Eisenbahnen von denen des Staates getrennt werden. Das Unternehmen muss nach wirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden ; das gilt auch für die gemeinschaftlichen Verpflichtungen ;
- Das Unternehmen erstellt unter Abstimmung mit dem Staat im Hinblick auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts ein Tätigkeitsprogramm auf. Bei dieser Gelegenheit sind die Modalitäten für die Anleihen und die Finanzierung der Investitionen festzulegen. Nach dem gleichen Verfahren wird ein Finanzplan festgelegt, in dessen Rahmen der Staat dem Unternehmen vorübergehend Zuschüsse zur Erreichung des Gleichgewichts gewähren kann ;
- Um die Transparenz der Rechnungslegung zu erhöhen, legt der Staat fest, wie der Haushalt und die Jahresrechnung des Unternehmens zu gestalten sind und bestimmt die Modalitäten und Bedingungen für ihre Genehmigung ;
- Das Unternehmen kann dazu ermächtigt werden, ausserhalb seines eigentlichen Tätigkeitsbereichs liegende Tätigkeiten oder Unternehmen unmittelbar oder mittelbar zu betreiben bzw. sich daran zu beteiligen oder aber eine andere Verkehrstechnik einzusetzen ;

(1) Abl. C 111 vom 23.9.1974, Seite 1

(2)

- Im Zusammenwirken mit der Kommission sucht der Mitgliedstaat nach Massnahmen, die die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen fördern können.

Ausser der Teilnahme an der Förderung der Zusammenarbeit gehört es zu den vordringlichen Aufgaben der Kommission :

- alle zwei Jahre einen Bericht über die Entwicklung der Finanzlage der Eisenbahnunternehmen zu erstellen ;
- Vorschläge zu unterbreiten, die es dem Rat ermöglichen, bis spätestens dem 1. Februar 1978 die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, um die Buchführung und die Jahresrechnungen der Eisenbahnunternehmen vergleichbar zu machen und einheitliche Grundsätze für die Berechnung der Kosten festzulegen ;
- vor dem 1. Januar 1979 einen Bericht über die langfristigen Ziele und Massnahmen auszuarbeiten, um die Integration der Eisenbahnunternehmen auf Gemeinschaftsebene zu fördern ;
- dem Rat vor dem 1. Januar 1978 die Modalitäten vorzuschlagen, nach denen die Belastungen aus den Tarifverpflichtungen zu erstatten sind, die nicht durch die Verordnung Nr. 1191/69 gedeckt sind ;
- dem Rat vor dem 1. Januar 1980 vorzuschlagen :
 1. die Frist und die Bedingungen für die Erreichung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmen,
 2. die durch die Entwicklung des Begriffes "gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen" gegebenenfalls erforderlich werdenden Anpassungen der Verordnungen Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 (1).

(1) ABL. L 130 vom 15.6.1970.

3. Artikel 9 - Beihilfen für Verkehrsunternehmen

A. Durch den Erlass der obenerwähnten Entscheidung des Rates über die Sanierung der Eisenbahnunternehmen ist es notwendig geworden, Artikel 4 der Verordnung Nr. 1107/70 zu ändern, um

- eine rechtliche Grundlage zu schaffen für die in Artikel 5 Absatz 1 und Artikel 13 der erwähnten Entscheidung des Rates vorgesehenen finanziellen Interventionen sofern es sich um Beihilfen handelt und
- das vereinfachte Verfahren für die Mitteilung an die Kommission nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung Nr. 1107/70 anzuwenden zu können.

Zu diesem Zweck hat die Kommission am 25. November 1974 (1) den Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung Nr. 1107/70 vorgelegt. Wirtschafts- und Sozialausschuss und Europäisches Parlament haben am 30. Januar 1975 (2) bzw. am 21. März 1975 (3) eine befürwortende Stellungnahme abgegeben.

Der Rat hat diese Verordnung am 21.5.1975 gleichzeitig mit der Entscheidung über die Sanierung der Eisenbahnen erlassen.

B. Um dem Beitritt der neuen Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, ist die Zusammensetzung des gemäss Artikel 6 der Verordnung Nr. 1107/70 eingesetzten beratenden Ausschusses ergänzt worden, um die Teilnahme von Delegierten aus den neuen Staaten sicherzustellen.

(1) ABl. C 158 vom 17.12.1974, Seite 19.

(2) ABl. C 62 vom 15. 3.1975, Seite 27.

(3) ABl. C 76 vom 7.4.1975, Seite 42.

ABSCHNITT III

Sozialvorschriften

1. Strassenverkehr

Um den Wünschen des Europäischen Parlamentes und des Wirtschafts- und Sozialausschusses Rechnung zu tragen, hat die Kommission dem Rat am 1. Oktober 1974 eine Änderung ihres Vorschlags (1) zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr (2) vorgelegt.

Ein auf Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 fussender Vorschlag für eine Richtlinie, die das Mindestniveau der Ausbildung für im Personenverkehr eingesetzte Fahrer, die das 21. Lebensjahr vollendet haben, festlegt, ist am 23. Oktober 1973 in der Gruppe für Verkehrsfragen besprochen worden. Auf dieser Sitzung verlautete, dass dieser Vorschlag über die Anforderungen des Artikels 5 hinausgehe. Aus diesem Grunde bereiten die Dienststellen der Kommission gegenwärtig einen neuen, vereinfachten Vorschlag vor, der dem Rat demnächst unterbreitet werden soll.

Ausserdem wurden Gespräche mit den einzelstaatlichen Verwaltungen über die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 geführt, in deren Verlauf den Dienststellen der Kommission mögliche Änderungen der Verordnung vorgeschlagen wurden, die die Anwendung erleichtern sollen.

Die Kommission hat dem Rat ebenfalls einen Vorschlag unterbreitet der die gleichzeitige Ratifizierung der AETR vor dem 15. Juni 1975 vorsieht (3).

*

*

*

(1) KOM (74) 1529 endg.

(2) KOM (72) 846 endg.

(3) KOM (75) 183 endg.

Auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Strassenverkehr (1) ist der Einbau und die Benutzung dieses Kontrollgeräts (Fahrtenschreiber) seit dem 1. Januar 1975 bei den von diesem Zeitpunkt an erstmals zugelassenen Fahrzeugen sowie bei den Fahrzeugen, die gefährliche Güter transportieren (unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Zulassung) zwingend vorgeschrieben.

Durch Verordnung (EWG) Nr. 1787/73 vom 25.1.1973 wurde die vorerwähnte Verordnung dahingehend geändert, dass der obligatorische Einbau und die Benutzung des Kontrollgeräts in den neuen Mitgliedstaaten bis zum 1. Januar 1976 zurückgestellt werden.

Seit Erlass der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 haben die Dienststellen der Kommission zusammen mit den nationalen Sachverständigen den Wortlaut der Verordnung überprüft, um eine einheitliche und richtige Auslegung dieses Textes zu erreichen und um den Anforderungen der Praxis bezüglich Herstellung und Benutzung dieses Kontrollgerätes Rechnung zu tragen.

Abschliessend wird die Kommission bestimmte Änderungen vorschlagen, die jedoch die Herstellungsbedingungen und die technischen Merkmale des Kontrollgerätes, so wie sie gegenwärtig durch die Verordnung festgelegt sind, nicht wesentlich beeinflussen werden.

2. Binnenschifffahrt

Der Entwurf einer Verordnung des Rates über bestimmte Sozialvorschriften auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt wird nächstens von der Kommission dem Rat vorgelegt werden. Dieser Entwurf umfasst : Arbeits- und Ruhezeiten, Anwesenheit an Steuer und an Radarschirm, Tagesruhezeiten, regelmässige Ruhezeiten, Jahresurlaub und Feiertage, Zusammensetzung der Mannschaft und Methoden zur Überwachung der Einhaltung der Verordnung.

(1) ABl. L 164/1 vom 27.7.1970.

3. Eisenbahnen

Kontakte zur Einsetzung eines Paritätischen Ausschusses haben mit den beiden Sozialpartnern im Rahmen vorbereitender Ad-hoc-Sitzungen stattgefunden. Bisher wurden vier Sitzungen abgehalten, in deren Verlauf eine Vorlage über die Arbeitsbedingungen diskutiert wurde, die von Arbeitgeberseite der Eisenbahnwirtschaft unterbreitet worden war.

COMMISSIONE DELLE COMUNITA' EUROPEE

COM(75) 301 def.

Bruxelles, 20 giugno 1975

5a relazione biennale sull'attuazione della decisione del Consiglio
n. 65/271/CEE, del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di
alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore
dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili
(1° giugno 1973 - 31 maggio 1975)

(presentato dalla Commissione al Consiglio)

COM(75) 301 def.

.../...

Il presente documento costituisce la quinta relazione biennale sull'attuazione della decisione n. 65/271/CEE del Consiglio, del 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di alcune disposizioni che incidono sulla concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili (1), elaborata secondo il disposto dell'articolo 15 della decisione medesima.

Essa si riferisce al periodo compreso tra il 1° giugno 1973 ed il 31 maggio 1975 e riflette pertanto la situazione a quest'ultima data.

Il progresso più significativo compiuto nel periodo suddetto è rappresentato dall'adozione, da parte del Consiglio, di una decisione presa in applicazione dell'articolo 8 della decisione del 13 maggio 1965, che prevede l'armonizzazione progressiva delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra le aziende ferroviarie e gli Stati. Questa decisione, completata da una modifica del regolamento n. 1107/70 sugli aiuti, è analizzata nell'ambito della presente relazione (pagg. 7 e 8). La sua attuazione consentirà di intraprendere un'azione a lungo termine su scala comunitari intesa al risanamento finanziario delle aziende ferroviarie e, al tempo stesso, mirante ad offrire a queste aziende la possibilità di svolgere pienamente la loro funzione nel sistema comunitario dei trasporti.

Il questo modo risulta integralmente attuata la sezione II della decisione del 13 maggio 1965, concernente le disposizioni relative a determinati interventi degli Stati. Alcune delle disposizioni adottate in applicazione degli articoli di tale sezione dovranno probabilmente essere migliorate e perfezionate alla luce dell'esperienza acquisita, ma è lecito affermare che gli obiettivi fissati dal Consiglio nel quadro di questa sezione sono stati raggiunti.

Per quanto riguarda le altre due sezioni, i progressi sono stati minori.

.../...

(1) GU n. 88 del 24 maggio 1965, pag. 1.500

In merito alla sezione I (disposizioni in materia fiscale), se è vero che gli obiettivi fissati agli articoli 3 e 4 sono stati raggiunti, altrettanto non può dirsi per quanto concerne gli articoli 1 e 2: le proposte fatte a questo riguardo dalla Commissione si trovano ancora all'esame del Consiglio.

Per quanto riguarda la sezione III (disposizioni in materia sociale), una prima applicazione di rilievo si è registrata con il regolamento CEE n. 543/69, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, e con il regolamento CEE n. 1463/70, relativo all'introduzione del tachigrafo, tuttavia, l'armonizzazione sociale deve essere ancora estesa agli altri modi di trasporto ed essere completata per quanto riguarda i trasporti su strada.

Pertanto al fine di pervenire all'attuazione completa della decisione del 13 maggio 1965, restano ancora da compiere sforzi notevoli. Però se si tiene conto della complessità dei problemi in gioco e dell'allargamento della Comunità, avvenuto nel periodo considerato, il bilancio presentato in questa quinta relazione può considerarsi positivo.

Situazione al 1° giugno 1975

SEZIONE I

Disposizioni in materia fiscale

1. Articolo 1 a) - Soppressione delle doppie imposizioni gravanti sugli autoveicoli

Durante il periodo di riferimento, il Consiglio non ha ripreso l'esame della proposta di regolamento del Consiglio relativa alla soppressione delle doppie imposizioni in materia di imposte sugli autoveicoli nel settore dei trasporti internazionali.

Le osservazioni formulate nella quarte relazione biennale restano valide nel senso che in seno alle delegazioni degli Stati membri si è delineata una tendenza generale a disciplinare, per lo meno provvisoriamente, il problema in questione nel quadro del riordinamento dei sistemi nazionali di imposte sui veicoli industriali.

2. Articolo 1 b) - Ammissione in franchigia del carburante contenuto nei serbatoi degli autoveicoli industriali

La direttiva del Consiglio del 19 luglio 1968 (1) prevede un limite minimo di 50 litri per l'ammissione in franchigia del carburante. Con un decreto del 12 ottobre 1973, il Governo francese ha deciso di ammettere all'importazione in franchigia da dazi e imposte, una quantità di 100 litri di carburante. Ormai, soltanto la Germania osserva il limite di 50 litri. Essendosi constatato che le modifiche delle imposte sulla nafta hanno dato luogo ad un restringimento del ventaglio delle diverse imposte nazionali intorno alla media comunitaria rispetto alla situazione predominante al 1° febbraio 1969, la Commissione, in applicazione delle disposizioni della direttiva, ha presentato al Consiglio una proposta di direttiva (2) che modifica la direttiva summenzionata per portare a 100 litri la quantità

.../...

(1) GU n. L 175 del 23.7.1968, pag. 15

(2) GU n. C 104 del 13.9.1974, pag. 96

minima consentita. Il Parlamento Europeo (1) ed il Comitato Economico e Sociale (2) hanno espresso il loro accordo su tale proposta.

Nella sua sessione dell'11 dicembre 1974, il Consiglio ha proceduto ad uno scambio di idee su questo problema. Non essendo stato raggiunto alcun accordo, il Consiglio ha deciso di mantenere il punto stesso all'ordine del giorno della prossima sessione dedicata ai problemi dei trasporti.

3. Articolo 1 c) - Ammissione in franchigia del carburante contenuto nei serbatoi delle navi adibite alla navigazione interna

Le osservazioni formulate nella quarta relazione biennale restano valide nel senso che la mancanza di disposizioni comunitarie in materia non presenta inconvenienti, tenuto conto del fatto che l'importazione del carburante contenuto nei serbatoi delle navi non è soggetta a tasse in nessuno Stato membro, fatte salve talune condizioni.

4. Articolo 2 - Uniformazione delle basi di calcolo dell'imposta sugli autoveicoli

La proposta di prima direttiva concernente il riordinamento dei sistemi nazionali di imposte sui veicoli industriali, che, tra l'altro, risponde alle esigenze di questo articolo, è sempre in fase d'esame presso gli organi competenti del Consiglio. Sono stati elaborati, ed in linea di massima approvati da quasi tutte le delegazioni, i metodi da applicare per il calcolo del costo marginale d'uso delle infrastrutture stradali, metodi che lasciano ancora un margine di scelta agli Stati membri. Tali metodi figureranno in allegato alla direttiva, di cui essi costituiscono parte integrante e fondamentale. All'inizio del 1975, gli Stati membri che ne hanno riconosciuto l'utilità, hanno effettuato una serie di calcoli per determinare i costi marginali d'uso e le imposte minime sui veicoli avvalendosi dei metodi summenzionati e del progetto di direttiva. Tali lavori sono stati coordinati a livello comunitario dalla Commissione, assistita da un Comitato di esperti. Il Consiglio ha affidato ai propri organi l'incarico di condurre i lavori in modo da poter deliberare sulla direttiva e sul relativo allegato nel corso della sua prossima riunione.

.../...

(1) GU n. C 155 del 9.12.1974, pag. 77

(2) GU n. C 142 del 16.11.1974, pag. 11

5. Articolo 2 - Uniformazione delle basi di calcolo delle imposte sulle navi adibite alla navigazione interna

Restano valide le osservazioni formulate nella terza relazione biennale.

6. Articolo 3 - Equivalenza dei regimi fiscali specifici applicabili ai trasporti di merci per conto terzi e per conto proprio

Alle osservazioni fatte nella quarta relazione biennale, in cui si precisava che la Commissione era intervenuta presso il Governo belga per invitarlo a sopprimere la disparità di trattamento derivante, per i trasportatori in conto proprio, da talune disposizioni della legge del 26 febbraio 1969 relativa alle tasse assimilate alle imposte sul reddito, è opportuno aggiungere che il Governo belga ha reso nota la propria intenzione di porre fine alla disparità di trattamento summenzionata non appena il Consiglio avrà deliberato sulla proposta di direttiva concernente il riordinamento dei sistemi nazionali di imposte sui veicoli industriali.

7. Articolo 4 - Applicazione dell'imposta sul valore aggiunto ai trasporti di merci

In quasi tutti gli Stati membri viene applicata ai trasporti di merci l'imposta sul valore aggiunto o nella fase del trasporto o in quella del prodotto finale.

SEZIONE II

Disposizioni relative a determinati interventi degli Stati

1. Articolo 5, 6 e 7 - Soppressione o mantenimento degli obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico, compensazione degli oneri corrispondenti e normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie

A. APPLICAZIONE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI DEI REGOLAMENTI (CEE) N° 1191/69 E 1192/69 DEL CONSIGLIO DEL 26 GIUGNO 1969 (1)

In conformità delle disposizioni dei due regolamenti succitati, la Commissione aveva trasmesso al Consiglio, il 21 febbraio 1973, una relazione (2) sull'attuazione del regolamento (CEE) n. 1191/69 e, il 30 ottobre 1972, una relazione (3) sulla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie di materia di oneri di pensione. Poiché queste due relazioni, già citate nella 4a relazione generale, erano state esaminate dal gruppo "problemi trasporti", fu chiesto alla Commissione di elaborare, in data 30 maggio 1973, una seconda relazione sull'applicazione dei due regolamenti in questione relazione che fu presentata al Consiglio il 24 giugno 1974 (4).

In tale relazione, la Commissione ha segnalato in particolare che l'azione degli Stati membri è stata caratterizzata dalla conservazione di buona parte degli obblighi di servizio pubblico, soprattutto nel traffico viaggiatori, e dalla compensazione degli oneri che ne derivano. Essa constatata inoltre che sarebbe opportuno promuovere una migliore armonizzazione di talune modalità d'applicazione di entrambi i regolamenti, precisando le azioni che essa prevede di avviare a tal fine.

Il gruppo "problemi trasporti" ha approvato tali iniziative auspicando che, in futuro, le informazioni relative all'applicazione dei due regolamenti rientrino nella relazione che dovrà essere redatta in conformità

.../...

(1) GU n. L 156 del 28.6.1969, pagg. 1 e 8

(2) Doc. SEC(73) 519 def.

(3) Doc. SEC(72) 3510 def.

(4) Doc. SEC(74) 2219 def. del 18.6.1974

dell'articolo 14 della decisione del Consiglio del 21 maggio 1975 relativa al risanamento della situazione delle aziende ferroviarie (1).

Per quanto riguarda l'applicazione dei regolamenti da parte dei tre nuovi Stati membri, questi hanno comunicato alla Commissione le disposizioni d'applicazione nonché gli importi provvisori accordati a titolo di compensazione ai sensi dei due regolamenti di cui trattasi. In data 24 aprile 1975, la Commissione ha indirizzato all'Irlanda un parere favorevole sulle disposizioni d'applicazione dei regolamenti 1191/69 e 1192/69. Le disposizioni previste, rispettivamente, dal Regno Unito e dalla Danimarca sono attualmente allo studio.

B. ESTENSIONE DEI CAMPI D'APPLICAZIONE DEI REGOLAMENTI 1191/69 E 1192/69

Come si è già indicato nella quarta relazione biennale, la Commissione ha sottoposto al Consiglio, nei giorni 18 e 19 dicembre 1972, proposte volte ad estendere i campi d'applicazione dei due regolamenti citati.

Sino ad ora, tuttavia, il Consiglio non ha potuto accordarsi su dette proposte che, pertanto, sono ancora pendenti. Giova ricordare in proposito che le disposizioni degli articoli 5 e 6 della decisione di armonizzazione del 13 maggio 1965 (2) riguardano, senza restrizione, tutte le imprese di trasporto, e quelle dell'articolo 7 tutte le aziende ferroviarie.

2. Articolo 8 - Rapporti finanziari tra le aziende ferroviarie e gli Stati

Come indicato nella quarta relazione, la Commissione, in previsione dell'entrata in vigore della predetta disposizione, aveva presentato al Consiglio, in data 18 agosto 1971, una proposta di decisione relativa al risanamento della situazione delle aziende ferroviarie e all'armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra dette aziende e gli Stati (3).

.../...

(1) GU ...

(2) GU 88 del 24.5.1965, pag. 1500/65

(3) GU C 106 del 23.10.1971, pag. 42

Di fronte alle notevoli difficoltà che sono emerse durante l'esame di tale proposta, il Consiglio ha ritenuto necessario decidere un certo numero di questioni di rilievo per definire taluni orientamenti atti a consentire di proseguire l'esame medesimo. Il 27 giugno 1974 il Consiglio ha adottato una risoluzione (1), grazie alla quale esso è potuto pervenire ad un accordo di massima sulla proposta di decisione nella sua riunione dell'11 dicembre 1974. La decisione è stata adottata formalmente il 21 maggio 1975 (2).

Gli elementi fondamentali di tale decisione, che si applica solo alle grandi aziende ferroviarie nazionali, sono i seguenti:

- l'azienda deve disporre di una sufficiente autonomia in materia di direzione, gestione, amministrazione e controllo amministrativo, economico e contabile interno per raggiungere il proprio equilibrio finanziario. Tale autonomia implica che il patrimonio, il bilancio preventivo e la contabilità dell'azienda siano separati da quelli dello Stato. L'azienda deve essere gestita secondo principi economici, anche per quanto riguarda gli obblighi di servizio pubblico;
- l'azienda definisce, di concerto con lo Stato, un programma d'attività concepito allo scopo di raggiungere il pareggio di bilancio. In tale occasione, essi stabiliscono le modalità relative ai prestiti e al finanziamento degli investimenti. Nelle stesse condizioni, essi fissano un programma finanziario nel quadro del quale lo stato può accordare all'azienda, a titolo provvisorio, sovvenzioni d'equilibrio;
- per migliorare la trasparenza dei conti, lo Stato stabilisce i principi per l'elaborazione del bilancio preventivo e dei conti annuali d'esercizio dell'azienda, come pure le modalità e le condizioni della loro approvazione;
- l'azienda può essere autorizzata o ad effettuare o a partecipare, direttamente o indirettamente, ad operazioni o ad iniziative esterne alle proprie attività abituali, ovvero a ricorrere ad un'altra tecnica di trasporto;

.../...

(1) GU C 111 del 23.9.1974, pag. 1

(2) ...

- lo Stato membro ricerca, in collaborazione con la Commissione, misure atte a favorire la cooperazione tra le aziende ferroviarie.

Oltre a contribuire a promuovere tale cooperazione, la Commissione dovrà, in particolare:

- redigere ogni due anni una relazione sull'evoluzione della situazione finanziaria delle aziende ferroviarie;
- elaborare proposte per consentire al Consiglio di adottare, anteriormente al 1° febbraio 1978, i provvedimenti necessari per rendere comparabili la contabilità nonché i conti annuali d'esercizio delle aziende ferroviarie e di fissare principi uniformi per il calcolo dei costi;
- redigere, anteriormente al 1° gennaio 1979, una relazione sugli obiettivi da perseguire a lungo termine e le misure da prendere per promuovere l'integrazione delle aziende ferroviarie su scala comunitaria;
- proporre al Consiglio, anteriormente al 1° gennaio 1978, le modalità secondo le quali saranno compensati gli oneri derivanti dagli obblighi tariffari non compresi dal regolamento 1191/69;
- proporre al Consiglio, anteriormente al 1° gennaio 1980:
 1. il termine e le condizioni in cui dovrà essere attuato l'equilibrio finanziario delle aziende ferroviarie;
 2. gli eventuali ritocchi dei regolamenti 1191/69 e 1107/70 (1) che risulteranno necessari tenuto conto dell'evoluzione della nozione di servizio pubblico.

.../...

(1) GU L 130 del 15.6.1970.

3. Articolo 9 - Aiuti concessi alle imprese di trasporto

A. Avendo il Consiglio adottato la citata decisione relativa al risanamento delle aziende ferroviarie, si è reso necessario modificare l'articolo 4 del regolamento 1107/70 al fine di

- prevedere una base giuridica per gli interventi finanziari di cui agli articoli 5, paragrafo 1 e 13 della predetta decisione del Consiglio sempreché essi costituiscano aiuti e
- poter applicare ad essi la procedura semplificata di comunicazione alla Commissione prevista all'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento 1107/70.

A tal fine, la Commissione ha formulato, in data 25 novembre 1974 (1), una proposta di regolamento che modifica il regolamento 1107/70. Il Comitato Economico e Sociale e il Parlamento Europeo hanno espresso parere favorevoli in data, rispettivamente, 30 gennaio 1975 (2) e 21 marzo 1975 (3).

Il Consiglio ha approvato detto regolamento il 21 maggio 1975, insieme con la decisione relativa al risanamento delle ferrovie.

B. Per tener conto dell'adesione dei nuovi Stati membri, si è proceduto a completare la composizione del Comitato consultivo istituito a norma dell'articolo 6 del regolamento 1107/70, al fine di garantire la partecipazione di delegati dei nuovi Stati.

.../...

(1) GU C 158 del 17.12.1974, pag. 19

(2) GU C 62 del 15.3.1975, pag. 27

(3) GU C 76 del 7.4.1975, pag. 42

SEZIONE III

DISPOSIZIONI IN MATERIA SOCIALE

1. Trasporti su strada

Per tener conto dei desideri espressi dal Parlamento Europeo e dal Comitato Economico e Sociale, il 1° ottobre 1974 la Commissione ha presentato al Consiglio un emendamento alla sua proposta (1) che modifica il regolamento (CEE) n. 543/69 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada ("secondo regolamento") (2).

Il 23 ottobre 1973 è stata discussa, nell'ambito del gruppo "problemi trasporti", una proposta di direttiva che fissa il livello minimo della formazione professionale dei conducenti di autotrasporti di persone che abbiano compiuto 21 anni di età, proposta che era stata formulata in conformità dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 543/69. Nel corso di detta riunione, si è espressa l'opinione secondo cui tale proposta andrebbe oltre le esigenze dell'articolo 5. Per tal motivo, i servizi della Commissione stanno attualmente elaborando una nuova proposta semplificata che sarà trasmessa tra breve al Consiglio.

Si sono svolte inoltre discussioni con amministrazioni nazionali in merito all'applicazione del regolamento (CEE) n. 543/69, durante le quali sono stati suggeriti ai servizi della Commissione possibili emendamenti del regolamento intesi a facilitare la sua applicazione.

La Commissione ha pure trasmesso al Consiglio una proposta di regolamento che prevede la ratifica simultanea dell'AETR anteriormente al 15 giugno 1975 (3).

.../...

(1) COM(74)1529 def.

(2) COM(72)846 def.

(3) COM(75)183 def.

Il regolamento (CEE) n. 1463/70 del 20 luglio 1970, relativo all'istituzione di un apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (1) ha reso obbligatorio a decorrere dal 1° gennaio 1975, ad eccezione di talune categorie di veicoli, il montaggio e l'utilizzazione di tale apparecchio di controllo (tachigrafo) per i veicoli immatricolati per la prima volta a decorrere da tale data, nonché per i veicoli che effettuano trasporti di merci pericolose, indipendentemente dalla loro data di immatricolazione.

Il regolamento (CEE) n. 1787/73 del 25.1.1973 ha introdotto un emendamento al citato regolamento, in virtù del quale il montaggio e l'utilizzazione obbligatori dell'apparecchio di controllo nei nuovi Stati membri sono differiti al 1° gennaio 1976.

Dalla data di adozione del regolamento (CEE) n. 1463/70, i servizi della Commissione hanno riesaminato, in collaborazione con gli esperti nazionali, il testo del regolamento per sollecitare un'interpretazione uniforme e corretta del testo medesimo e per tener conto delle esigenze pratiche in materia di costruzione e di impiego dell'apparecchio di controllo.

A conclusione di tali lavori, la Commissione proporrà taluni emendamenti che tuttavia non pregiudicheranno sostanzialmente le condizioni di costruzione e le caratteristiche tecniche dell'apparecchio di controllo quali risultano attualmente dal regolamento.

2. Navigazione interna

La Commissione trasmetterà quanto prima al Consiglio una proposta di regolamento del Consiglio relativa a talune disposizioni sociali nel settore della navigazione interna. Tale proposta riguarda: i tempi di lavoro e di riposo, i tempi di presenza al timone e allo schermo radar, i riposi giornalieri, i riposi periodici, le ferie annuali e i giorni festivi, la composizione dell'equipaggio e i metodi di controllo dell'osservanza del regolamento.

.../...

(1) GU L 164/1 del 27.7.1970

3. Ferrovie

Nel quadro di riunioni preparatorie ad hoc, vi sono stati contatti con le due parti sociali dell'industria per istituire un comitato paritetico. Si sono svolte quattro riunioni, durante le quali è stato discusso un documento sulle condizioni di lavoro che era stato approntato dai datori di lavoro del settore ferroviario.
