

## KAPITEL IV.

**Den fælles transportpolitik.**

58. Kommissionen har fremlagt to dokumenter vedrørende dens opfattelse af, hvorledes den fælles transportpolitik skal fastlægges: et „memorandum om de almindelige principper for en fælles transportpolitik“, april 1961, og et „handlingsprogram“, maj 1962.

Ved rådsbeslutning af 21. marts 1962 blev der fastlagt en procedure for undersøgelse og forudgående konsultation i forbindelse med nationale foranstaltninger, der vil kunne gribe ind i gennemførelsen af den fælles transportpolitik. Ved denne beslutning er Kommissionen blevet i stand til at overvåge, at de enkelte medlemslandes transportpolitik ikke tager en sådan retning, at den vil kunne skabe vanskeligheder for gennemførelsen af den fælles transportpolitik.

**A. Bestemmelser om transport ad landeveje, jernbaner og indre vandveje.**

59. Målet er ved udgangen af overgangsperioden at skabe et transportmarked organiseret i henhold til fællesskabsregler, der er i stand til at imødekomme Fællesskabets øgede transportbehov, og som afskaffer al diskrimination på grundlag af nationalitet. Dette er den ramme, inden for hvilken transportydelseernes frie bevægelighed inden for Fællesskabet vil blive tilrettelagt.

Disse regler skal i særlig grad tage sigte på at sikre, at reguleringen af transporten mellem medlemslandene harmonerer med de transportsystemer, der anvendes i medlemsstaterne.

Et hovedtræk i Kommissionens handlingsprogram er, at de bestemmelser, det indeholder, skal bringes i anvendelse gradvis og parallelt i medlemslandene. Dets mål er gradvis at harmonisere transportsystemerne og sikre den gradvise antagelse af fællesskabsprocedurer for at undgå risici for uligevægtstilstande eller forstyrrelser, der vil være tilbøjelige til at påvirke økonomien i medlemslandene.

60. De vigtigste forholdsregler vedrører adgangen til markedet, tarifreguleringer, harmoniseringen af konkurrencebetingelser og samordning af investeringer.

61. a. For så vidt angår adgangen til markedet, er der blevet fremsat forslag om en række forholdsregler, hvis opfyldelse skulle gøre det muligt at nå frem til en større grad af integration og tilpasning af transportkapaciteten til de krav, som følger af handelens udvikling inden for Fællesskabet. Tilmærmelsen af de lovmæssige og administrative bestemmelser, der regulerer adgangen til markedet i de seks medlemslande, vil blive gennemført samtidigt. For det særligt følsomme marked for international godstransport ad landevej har Kommissionen foreslået, at de eksisterende bilaterale kvoter i almindelighed skal erstattes af en fællesskabskvote åben for transportvirksomheder i medlemsstaterne uanset nationalitet. De bilaterale kvoter (i overgangsperioden) og fællesskabskvoten vil uophørligt blive tilpasset til de trafikale behov.

62. b. For så vidt angår transportprispolitikken, som er et andet hovedelement i markedsorganisationen, foreslår Kommissionen, at der for alle de vigtigste transportmidler og tariff typer indføres et gaffeltarifsystem, der skal gøres til genstand for forudgående offentliggørelse og en undersøgelsesprocedure.

De nedre grænser skal hindre usund konkurrence i transportsektoren. De øvre grænser vil eliminere risikoen for, at en dominerende markedsposition vil blive misbrugt, og fjerne ubegrundede prisstigninger under højkonjunktur. Inden for disse grænser vil transportvirksomhederne frit kunne fastsætte priserne. Dette system vil sikre større stabilitet på transportmarkedet og samtidig opmuntre til en opdeling af trafikken på de forskellige transportmåder i overensstemmelse med omkostninger og de respektive naturlige fordele.

Kommissionen studerer i dag sammen med regeringsekspertes transportomkostningernes struktur. Så snart denne undersøgelse er afsluttet, vil det være muligt at se, hvorledes den foreslåede regulering af trafiksatserne kan gøres mere smidig med henblik på en nærmere tilpasning til de enkelte virksomheders omkostninger.