

af transportmarkeder, anvendelse af ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, hvorved disse stilles ringere i konkurrencen eller i, at det stilles som vilkår for indgåelse af kontrakter, at kontrahenterne accepterer tillægsydelser, som hverken sagligt eller ifølge handelssædvane har forbindelse med befordringsydelsen. For så vidt angår offentlige virksomheder og virksomheder, som medlemsstaterne tilstår særlige rettigheder eller monopoler, forpligtes medlemsstaterne til ikke at træffe eller opretholde nogen foranstaltninger, som strider imod de forannævnte bestemmelser.

*Beslutning af 13. maj 1965 vedr. harmonisering af visse forskrifter, som har indflydelse på konkurrencen inden for jernbane-, vej- og vandvejstrafikken.*

Ved beslutning af 13. maj 1965 om harmonisering af visse forskrifter, som har indflydelse på konkurrencen inden for jernbane-, vej- og vandvejstrafikken, har rådet nærmere afstukket målene for den fælles transportpolitik. Det hedder i beslutningen, at et af målene for denne politik er at fjerne de forskelle, som er egnede til i væsentlig grad at forvride konkurrencevilkårene inden for transportsektoren. Der tilstræbes en harmonisering af de på transportområdet gældende bestemmelser således, at der ikke sker en forvridding af konkurrenceforholdene dels imellem de tre transportformer, jernbane-, landevej og vandvej, dels inden for hver transportform mellem de enkelte medlemsstaters transportvirksomheder. For at opnå denne harmonisering bør ifølge beslutningen følgende foranstaltninger træffes:

a) de transportvirksomhederne pålagte forpligtelser, som falder ind under begrebet »offentlig tjeneste«, må afskaffes, medmindre de er nødvendige til sikring af en tilstrækkelig trafikbetjening, og jernbanernes regnskaber må normaliseres,

b) arbejdsbetingelserne inden for jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikken, d. v. s. særligt bestemmelserne om arbejds- og hviletid må harmoniseres, og

c) dobbeltbeskatningen af motorkøretøjer må fjernes, bestemmelserne om afgiftsfri indførsel af brændstof, som indeholdes i køretøjernes brændstofbeholdere må standardiseres, og inden for godstrafikken må beregningsgrundlagene for motorkøretøjsafgiften og for

beskatningen af flod- og kanalskibe standardiseres.

*Rådsdirektiv af 23. juli 1962 vedr. opstilling af nogle fælles regler for den internationale transport*

For landevejstrafikkens vedkommende vedtog rådet allerede den 23. juli 1962 et direktiv om visse fælles regler for den internationale erhvervsmæssige transport af gods. I henhold hertil skal en række nærmere opregnede godstransporter ad landevej mellem medlemsstaterne eller i transit gennem disse kunne udføres uden forudgående tilladelse eller i henhold til en forud meddelt tilladelse, men således, at antallet af tilladelser, der udfærdiges, ikke er undergivet nogen kontingentbegrænsning. De transportere, der skal kunne udføres frit, er blandt andet grænsetransporter inden for en afstand af 25 km på hver side af grænsen, altså på i alt 50 km, postforsendelser, befordringer af beskadigede køretøjer o. s. v. Størstedelen af disse transportere er i almindelighed frigivet gennem multilaterale og bilaterale aftaler mellem de vesteuropæiske lande. De transportere, der skal kunne udføres i henhold til en tilladelse, men uden nogen kontingentbegrænsning, er først og fremmest befordring med køretøjer, hvis samlede vægt ikke overstiger 6 tons, flyttegods og befordringer til en afstand af indtil 25 km fra grænsen i det tilgrænsende land. Også om disse transportere gælder det, at lignende ordninger er gennemført mellem de fleste vesteuropæiske lande.

Som et yderligere skridt i retning af en vis øget frihed for godstrafikken ad landevej indførtes ved en forordning af 19. juli 1968 et fællesskabskontingent, bestående af i alt 1200 tilladelser til lastvognsgodstrafik foreløbig for årene 1969, 1970 og 1971. En tilladelse inden for kontingentet omfatter enhver godstrafik i samtlige forbindelser, mellem medlemsstaterne d. v. s. også mellem steder, der ligger i andre lande end det, hvori vedkommende transportør har sit hjemsted. Således kan en belgisk vognmand, f. eks. udføre transport mellem Paris og Rom, den såkaldte »multilaterale« kørsel. Derimod er tilladelserne ikke gyldige til kørsel mellem 2 steder indenfor et andet medlemslands territorium. De er gyldige for ét år ad gangen.

Ved en forordning af 30. juli 1968 indførtes foreløbig for årene 1969, 1970 og 1971 et gaffeltarifsystem for lastvognstrafik mellem