

De ontwikkeling met betrekking tot de gemeenschappelijke vervoerpolitiek in de EEG.

I. Voorgeschiedenis.

In de afgelopen maanden heeft het vervoerpolitieke beeld in de EEG zich ingrijpend gewijzigd. Zoals bekend, deed zich aanvankelijk de situatie voor, dat Nederland als enige lid-staat zich moest verzetten tegen de belangrijkste voorstellen van de Commissie die de verwezenlijking van de in artikel 74 van het EEG-Verdrag voorgeschreven gemeenschappelijke vervoerpolitiek beoogden. Het Nederlandse verzet gold in het bijzonder de ontwerp-verordening inzake de kontingenten voor het internationale goederenvervoer over de weg en de ontwerp-verordening inzake de zgn. marge-tarieven.

Nadat van Nederlandse zijde in een uitvoerig memorandum duidelijk was aangegeven op welke punten deze voorstellen voor Nederland onaanvaardbaar waren, onder gelijktijdige aanbieding van een aantal concessies die het mogelijk moesten maken tot een redelijk compromis te komen, kon in de vergadering van de Raad van de EEG op 9 maart feitelijke overeenstemming worden bereikt over de inhoud van een gewijzigde verordening betreffende de wegvervoerkontingenten. Door Frankrijk is alleen de inwerkingtreding van deze verordening gekoppeld aan een werkelijke voortgang ten aanzien van de prijsvorming.

Voor de strijdvragen rondom de ontwerp-verordening inzake de zgn. marge-tarieven kon in de bedoelde Raadszitting nog geen oplossing worden verkregen. Er zij aan herinnerd, dat het hier vooral ging om het Nederlandse verzet tegen de aanvaarding van een algemeen stelsel van bindende, door de overheid opgelegde vervoertarieven voor alle vervoertakken, zowel in het binnenlandse als in het internationale vervoer. Dergelijke tarieven zouden vooral in de Rijnvaart en het spoorvervoer onherstelbare schade aan grote Nederlandse belangen hebben berokkend en werden deswege door Nederland voor deze sectoren van het vervoer afgewezen.

Voor de Nederlandse beweegredenen scheen in de laatste maanden bij verscheidene lid-staten allengs groter begrip te ontstaan. Dit kwam voor het eerst tot uiting in een Duitse bereidheid om voor de Rijnvaart andere oplossingen in overweging te nemen dan de door de Commissie voorgestelde tarieven. Vervolgens werd het initiatief in deze richting door Frankrijk overgenomen, dat sedert de Raadszitting van 9 maart j.l. een reeks van informale contacten op ambtelijk niveau heeft georganiseerd, waarin een radicaal andere benadering van het vraagstuk van de prijsvorming in het vervoer werd gepresenteerd.

II. De Franse denkbeelden.

De van Franse zijde ontwikkelde denkbeelden hebben in het voren genoemde informele overleg, waarbij ook de E.E.G.-Commissie was betrokken, geleid tot de opstelling van het volgende schema.

- a) Het gemeenschappelijk vervoerbeleid dient zich te ontwikkelen in de richting van een vrije prijsvorming. Hiertoe zouden 3 fasen moeten worden voorzien.
- b) De vrije prijsvorming zou alleen aanvaardbaar zijn, wanneer zij gepaard gaat met een volstreekte openbaarmaking achteraf van de vervoerprijzen. Tevens zouden zgn. "tarifs de référence" moeten worden vastgesteld voor iedere vervoertak, die evenwel geen dwingende kracht zouden hebben, doch slechts zouden inhouden, dat de vrijelijk totstandgekomen prijzen die binnen de in deze "tarieven" vervatte marges zouden vallen, niet verder behoeven te worden gepubliceerd.
- c) De eerste fase van de totstandkoming van het gemeenschappelijk vervoerbeleid zou betrekking hebben op het internationale vervoer. Het hiervoren omschreven systeem zou moeten worden toegepast op de internationale binnenvaart. Voor het internationale vervoer per spoor en over de weg zouden bindende marge-tarieven moeten worden ingevoerd, met de mogelijkheid om contracten te sluiten buiten de marge in die gevallen waar dit gerechtvaardigd is door nog te definiëren omstandigheden; deze contracten zouden aan publiciteit onderworpen zijn. Voorzien is dat de eerste fase drie jaar zal duren.
- d) In de tweede fase zou het internationale en binnenlandse vervoer van massagoederen aan het eerderbedoelde systeem worden onderworpen. Over het régime voor het binnenlandse vervoer van andere dan massagoederen in deze fase bestaat nog geen overeenstemming. De tweede fase zou moeten eindigen op 31 december 1972.
- e) Vóór het einde van de tweede fase zou de Raad van Ministers het régime voor de - definitieve - derde fase dienen vast te stellen.
- f) Voor het einde van de eerste fase zouden de volgende onderwerpen geregeld dienen te worden:
 - de regeling van de capaciteit;
 - het concurrentie-régime, in die zin dat dit de samenwerking tussen vervoerondernemingen mogelijk maakt;
 - oplossing van de problemen voortvloeiende uit subsidies uit particuliere bron die de transportprijzen kunstmatig beïnvloeden.Voor het einde van de tweede fase zouden moeten worden geregeld:
 - de toerekening van de kosten van de infrastructuur;
 - het evenwicht in de exploitatie-rekeningen van de spoorwegen.

III. De reactie van de overige lid-staten.

De Franse denkbeelden zijn door geen van de overige lid-staten afgewezen. Weliswaar hebben vooral België en Luxemburg.. in het ambtelijk contact over deze aangelegenheid principiële bezwaren kenbaar gemaakt, doch deze landen zijn althans bereid, met voorbehoud van de principiële opvattingen en de mogelijkheid daarop in een later stadium terug te komen, de door Frankrijk voorgestelde ontwikkeling te doen aanvangen.

Duitsland heeft zich achter de Franse denkbeelden gesteld. Het heeft verklaard de Nederlandse bezwaren tegen een tariefbinding in de Rijnvaart te respecteren, doch dan met het oog op de Duitse belangen (o.a. zeehavens) het recht te moeten opeisen eenzelfde regiem als voor de Rijnvaart geldt, op het overige vervoer in de Bondsrepubliek te moge toepassen. De Franse denkbeelden voorzien hierin.

De Italiaanse reactie was voorzichtig, mede met het oog op de Italiaanse zeehavenbelangen, doch niet afwijzend.

IV. De Nederlandse houding.

De bepaling van de Nederlandse houding diende te geschieden in het besef, dat een positieve Nederlandse reactie voor de overige lid-staten een conditio sine qua non was om op de Franse denkbeelden in te gaan. Een zorgvuldige afweging van de tactische en economische voor- en nadelen van een en ander heeft geleid tot de slotsom dat Nederland voorshands gunstig diende te reageren. De voornaamste overwegingen die daarbij een rol hebben gespeeld, mogen hier worden vermeld.

Vooropgesteld dient te worden de grote waarde van het feit, dat in elk geval Frankrijk en Duitsland bereid schijnen de vrije prijsvorming, die Nederland eiste voor bepaalde, voor ons land van bijzonder belang zijnde sectoren, tot een algemeen geldend Gemeenschapssysteem te maken. Dit aanbod laat niet alleen de tot dusverre bedreigde Nederlandse belangen onverlet, maar biedt tevens door zijn algemeenheid grotere waarborgen, dat het systeem niet op korte termijn zal worden herroepen. Als zodanig biedt deze oplossing een grotere veiligheid voor de Nederlandse belangen dan een uitzondering ten behoeve van Nederland op het door de Commissie voorgestelde systeem van bindende tarieven.

Hiertegenover behoeft de prijs van een openbaarmaking achteraf van de vervoerprijzen niet te hoog worden geacht. Weliswaar kan de openbaarheid in bepaalde sectoren leiden tot een verdere druk op de vervoerprijzen, hetgeen met name voor de spoorwegen bezwaren kan opleveren, doch in het licht van het alternatief van een tariefbinding, kan dit nadeel slechts van de tweede orde worden geacht. Bovendien moet worden gevreesd, dat de openbaarmaking van de vervoerprijzen vroeger of later uit hoofde van andere bepalingen (artikel 79 EEG-Verdrag j^o. Verordening no. 11; EGKS-Verdrag) toch wordt opgelegd, maar dan zonder tegenprestatie van de andere lid-staten.

Als gewichtige overweging heeft voorts gegolden, dat er, indien Nederland het zich thans aftekenende compromis zou afwijzen, weinig vooruitzicht bestaat op een beter aanbod in de afzienbare toekomst. Integendeel, gegeven de weerstand die in de andere lid-staten bij grote delen van het bedrijfsleven bestaat tegen een vrije prijsvorming in het vervoer, moet worden gevreesd, dat een kans als de onderhavige zich niet licht weer zal voordoen..

Tenslotte mag niet uit het oog worden verloren, dat een Gemeenschapsstelsel, gebaseerd op een vrije prijsvorming, minder moeilijkheden zal opleveren in het geval van de toetreding van nieuwe lid-staten.

Een duidelijke houding van Nederland zal vereist zijn om een compromis in de geest van het vorengaande een kans te geven. Het is heel goed denkbaar, dat de aarzelingen bij sommige leden van de Raad uiteindelijk toch te groot zullen zijn. De verantwoordelijkheid daarvoor kan echter beter niet bij Nederland liggen.

V. De verdere gang van zaken.

Enige concrete problemen vragen nog om een oplossing. Met name geldt dit, behoudens het reeds hiervoren onder II d) bedoelde probleem, de vraag of - tegen de Belgische en Luxemburgse weerstand in - grotere zekerheid is te scheppen voor de voltooiing van de ontwikkeling naar een vrije prijsvorming in de nog niet duidelijk omschreven "derde fase", en, bij het ontbreken van een dergelijke zekerheid, welke invloed deze omstandigheid dient te hebben op de Nederlandse concessies in de eerste en tweede fase.

Niettemin dient er van te worden uitgegaan, dat de Raad op 22 juni a.s. tot een principe-besluit zal moeten komen op basis waarvan het Comité van Permanente Vertegenwoordigers nader vorm kan geven aan de overeenstemming tussen de lid-staten. Tevens zal moeten worden nagegaan in hoeverre een wijziging van het Commissie-voorstel mogelijk is en voor welke onderwerpen nieuwe voorstellen vereist zullen zijn, die dan uiteraard eerst aan het Europese Parlement en het Economisch en Sociaal Comité dienen te worden voorgelegd.

14 juni 1965.