

4/11
Archief
fw-20
Mdaand

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT
Directoraat-Generaal van Scheepvaart

's-Gravenhage, 4 November 1955
van Alkemadelaan 400

Aan de Heer Minister van Buitenlandse Zaken
Plein 23
's-Gravenhage.

17
Waarde Ambtgenoot,

Met belangstelling nam ik kennis van Uw brief van 14 oktober j.l., waarin een samenvatting wordt gegeven van de vraagstukken, die zich in de Brusselse studieconferentie hebben voorgedaan. Met betrekking tot het transport had ik gaarne gezien, dat op blz. 1 onder dienstenverkeer melding zou zijn gemaakt van de moeilijkheden op transportgebied ondervonden met andere landen, die hun eigen systemen met discriminaties willen handhaven en moeilijk toegankelijk bleken voor de gedachte van de gemeenschappelijke markt voor transportdiensten, de havens inbegrepen.

Bepaald bezwaar moet ik maken tegen weergave, zoals die is vervat op blz. 4, ad 3 Transport.

Ten onrechte licht deze weergave de aan het transport te stellen eisen op tariefgebied uit het algemeen kader, waarin de tariefmaatregelen naar Nederlandse opvatting in practijk behoren en waarin de Nederlandse delegatie te Brussel ze steeds heeft gezet.

De op deze bladzijde en volgende weergegeven politiek is alleen aanvaardbaar onder de voorwaarde, dat het budgetaire evenwicht in de transportbedrijven, met name de spoorwegen, wordt bewaard en dat een gemeenschappelijke markt voor het dienstenverkeer wordt gerealiseerd. Voor een goed functioneren van het transport in de gemeenschappelijke markt is dit een uitdrukkelijke voorwaarde, indien men over tariefpolitiek wenst te spreken.

De redenen om dit zo nadrukkelijk te stellen zijn de volgende:

1. Op transportgebied zal nog veel moeten worden geharmoniseerd om tot een transportpolitiek, die past bij een gemeenschappelijke markt, te geraken. De Commissie voor de Gemeenschappelijke Markt te Brussel stelt voorop, dat harmonisatie het resultaat moet zijn van het functioneren van de gemeenschappelijke markt en van de daaraan inherente economische krachten. M.a.w. de gemeenschappelijke markt is middel tot harmonisatie. Er moet voor het transport op dit punt geen uitzondering worden gemaakt.

2. Het maakt een fundamenteel verschil in de tarievenpolitiek, of tariefstelling uit, of men van het bewaren van een budgetair evenwicht uitgaat of niet. De financiële ontreddeering in de Europese spoorwegbedrijven is juist ontstaan door de tarievenpolitiek te voeren los van de eisen, die een gezonde bedrijfseconomie stelt. In Nederland heeft men door krachtige reorganisatie en door een financiële sanering tot een gezonde bedrijfsvoering kunnen geraken en deze mag niet worden opgeofferd.

3. Het is begrijpelijk, dat de stellers van het rapport gemeend hebben te kunnen volstaan met het noemen van de hervormingsmaatregelen, die op tariefgebied zijn genomen. Onbewust heeft men zich daarmee geschaard aan de zijde van Duitsland met zijn "Gemeinwirtschaftlichkeit" en van Frankrijk, dat op tal van punten een soort cadeau-stelsel met zijn spoorwegen heeft bedreven. In Brussel hebben de landen met spoorwegdeficitten blijk gegeven van een financieel defaitisme en zijn er niet toe kunnen komen tarievenpolitiek aan financiële gezondheid te koppelen.

Mijnerzijds spreek ik de verwachting uit, dat steun zal worden gegeven aan het hierboven ontwikkelde standpunt, temeer omdat anders een economische ontwikkeling van de particuliere verkeersbedrijven die in het Nederlandse verkeersbestel zo'n grote plaats innemen, niet is gewaarborgd.

De gemeenschappelijke markt voor verkeersdiensten en het bewaren van het financieel evenwicht vormen voor mij een uitdrukkelijke voorwaarde voor de overigens gaarne verleende medewerking aan de uitwerking van de stellingen van de Messina-Conferentie.

Ik zal het op prijs stellen, indien ook Uwerzijds Prof. Verrijn Stuart van mijn opvattingen in kennis wordt gesteld.

Met collegiale groet,

w.g. J. Algera.