

351.80(4):336  
RUM

# MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN

's-GRAVENHAGE

140436A  
22-6-62  
K. Areh

*Per kennisgeving*

Zijner Excellentie,  
de Minister-President,  
Voorzitter van de Raad  
van Ministers  
te  
's-GRAVENHAGE.

Directie/Afdeling: Integratie Europa

Datum: 20 juni 1962

Onderwerp: Vergadering Raad van Ministers  
EEG, dd.13 juni 1962.

Kenmerk: DIE - 89309

## TER INFORMATIE

Ik heb de eer U hiernevens ter informatie van de  
Ministerraad te doen toekomen een verslag van de verga-  
dering van de Raad van Ministers van de Europese Econo-  
mische Gemeenschap, gehouden op 13 juni jl. te Brussel,  
welke was gewijd aan vervoersproblemen.

Spoedshalve is een exemplaar van dit verslag recht-  
streeks aan de leden van Uw Raad toegezonden.

DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN a.i.,

*H. A. van Nieuw*

VERSLAG VAN DE RAADSZITTING VAN  
13 JUNI 1962, GEWIJD AAN VERVOER-  
PROBLEMEN.

-.--.-.

De Raad was samengesteld uit de Ministers, resp. Staatssecretarissen van Vervoer. Voorzitter was Minister Dusseaulx (Frankrijk).

1. Goedkeuring agenda. (doc. 797/1/62)

Een Italiaans voorstel om punt 3 (liberalisatie van enkele categorieën wegvervoer) in behandeling te nemen vóór punt 2 (het Aktieprogramma van de Commissie) stuitte op bezwaren van Minister Seebohm. De voorlopige agenda werd hierop ongewijzigd goedgekeurd.

2. Aktieprogramma voor de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. (doc. 787/62-TRANS 27 en 696/62-TRANS 20)

Na een inleiding van de heer Schaus, lid van de Commissie, opende de Belgische Minister Bertrand de discussie.

Na het uitspreken van enkele lovende woorden aan het adres van de Commissie voor de verrichte arbeid verklaarde de heer Bertrand, dat de tijd tussen de indiening van het document (25 mei) en de bijeenkomst van de Raad te kort was geweest om tot een volledig oordeel te kunnen geraken. Hij wenste zich derhalve te beperken tot het noemen van enkele schaduwzijden welke hem bij eerste lezing waren opgevallen.

In de eerste plaats vroeg hij zich af of in de sector wegvervoer de Commissie is teruggekomen op haar in het Memorandum over de vervoerpolitiek opgenomen stelling, dat de toegang tot de vervoermarkt in de eindfase moet zijn bevrijd van toelatingsbeperkingen. In het aktieprogramma wordt nl. van het opheffen van deze beperkingen geen melding gemaakt zodat de indruk ontstaat dat de Commissie de capaciteitsbeperking wil gebruiken als blijvend vervoerpolitiek instrument.

Hij was van oordeel dat de Commissie te haastig was geweest met het uiten van critiek op het Belgische systeem van liberale vergunningverlening. Wenst de Commissie in tijden van teruglopende economische activiteit uitsluitend bij één vervoertak de capaciteit te beperken? Overigens dient men het algemene beleid niet op crisisonstandigheden af te stemmen. In tijden van crisis passen speciale maatregelen, met name op het gebied van de prijzen.

De heer Bertrand miste in het document van de Commissie enigerlei aanwijzing omtrent de criteria welke de Commissie nodig acht voor een communautaire vergunningverlening.

Na nog enkele kritische woorden te hebben gewijd aan het ontbreken van een duidelijk standpunt van de Commissie terzake van de speciale positie van de Benelux bij problemen als het transitovervoer, de toelating tot het nationale vervoer in een andere Lid-Staat en de evenredige vrachtverdeling in de binnenvaart, verklaarde hij te kunnen instemmen met de pragmatische benadering van de Commissie van het tariefprobleem. Hij achtte het juist in een beginperiode voor het internationale vervoer het territorialiteitsprincipe toe te passen.

Minister Bertrand drong aan op bespoediging van de sociale en fiscale harmonisatie teneinde tot gelijke concurrentievoorwaarden te komen.

Het hoofdstuk over de coördinatie der investeringen zou naar zijn mening meer in concreto moeten aangeven hoe de Commissie zich deze coördinatie feitelijk voorstelt. Het gedeelte over de pijpleidingen kon de instemming van de heer Bertrand wegdragen terwijl zijn oordeel over de kostenstudies luidde dat ze minder wetenschappelijk moeten zijn en meer gericht op snelle praktische resultaten.

Tot slot van zijn betoog stelde de Belgische Minister onder meer de volgende vragen aan de Commissie:

1. Hoe staat het met de destijds toegezegde gemeenschapsfinanciering van de grote verkeerswegen?
2. Wat heeft de Commissie verricht ten behoeve van de verruiming der bilaterale contingenten?
3. Wat beoogt de Commissie met het oprichten van expeditiecentra; regeringsbemoeiing hiermede is volgens de heer Bertrand onjuist.
4. Hoe staat het met de Europese vrachtbrief?
5. Wat wordt er gedaan aan een uniforme verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid der vervoerders?
6. Wanneer komt er een voorstel inzake de maten en gewichten van voertuigen?

De antwoorden welke de heer Schaus in een later stadium van de zitting op deze vragen gaf kunnen als volgt worden samengevat:

- ad 1. De Europese Investeringsbank heeft reeds enkele verkeersprojecten gefinancierd in Frankrijk, Duitsland en Italië.
- ad 2. Voorstellen ter verruiming van de bilaterale contingenten zijn uitgewerkt in het Raadgevend Comité voor het Vervoer (art. 83) en opgenomen in het Aktieprogramma.
- ad 3. Op dit punt ging de heer Schaus niet rechtstreeks in.
- ad 4. Een vervoerdocument is reeds voorgeschreven in Verordening 11. Verdere maatregelen worden in het Aktieprogramma aanbevolen.
- ad 5. Een regeling van de verzekering tegen W.A. wordt voorzien vóór 1966.

ad 6. Op dit punt hoopt de Commissie binnenkort terug te komen, o.a. naar aanleiding van ontwikkelingen in de Benelux.

Minister Seebohm gaf als tweede zijn eerste indrukken van het document van de Commissie, welke hem stof gaven voor een toespraak van drie kwartier. Na het uitspreken van zijn positieve waardering voor de algemene opzet ervan, liet de heer Seebohm vrijwel alle elementen van het vervoerbeleid de revue passeren. Als voornaamste punten mogen hier worden genoemd:

- a) Het vervoerbeleid moet conform art. 2 dienen ter verwezenlijking van de gemeenschappelijke goederenmarkt.
- b) Het gaat bij het vervoer niet zozeer om een gelijke behandeling der vervoertakken als wel om gelijke "startvoorwaarden". De Commissie dient dit punt grotere prioriteit te geven. Onder de huidige omstandigheden zou prijsconcurrentie schadelijk zijn, ook in het internationale vervoer, tengevolge van een gebrek aan harmonisatie tussen de Lid-Statens.
- c) Compensatoire heffingen als tijdelijke vervanging van harmonisatiemaatregelen zijn onaanvaardbaar; zij plaatsen de regeringen voor onoplosbare administratieve moeilijkheden.
- d) De Commissie heeft onvoldoende gewezen op de noodzaak van grotere samenwerking tussen de spoorwegmaatschappijen.
- e) Nagegaan moet worden of de door de Commissie uitgestippelde liberale politiek niet tot grotere spoorwegtekorten zal leiden.
- f) De Commissie gaat onvoldoende in op aspecten van regionale en middenstandspolitiek.
- g) Het prijsbeleid mag niet leiden tot duurder transport; de landbouwpolitiek is op dit punt niet voor herhaling vatbaar.
- h) Het afsluiten van vervoercontracten tegen prijzen buiten de vastgestelde marges leidt tot prijsbederf en discriminaties en is derhalve niet aanvaardbaar.
- i) Er dient gestreefd naar één regiem voor de nationale en internationale binnenvaart.
- j) Het is niet duidelijk waarom de Commissie gekant is tegen de bestaande afspraken tussen reeders en particulieren in het Duitse binnenlandse vervoer te water.
- k) Het internationale vervoer te water zou georganiseerd moeten worden door het bedrijfsleven, onder toezicht van de overheid, en rekening houdende met de uiteenlopende situaties op de verschillende "stroomsystemen".

Uit de daaropvolgende interventie van de Italiaanse Minister Mattarella bleek deze voorstander te zijn van herziening der bilaterale contingenten volgens de marktbehoeften. Bij de verdeling van communautaire contingenten zou rekening moeten worden gehouden met de grote gemiddelde afstanden welke de Italiaanse vervoerders moeten afleggen.

Italië gaat akkoord met de invoering van margetarieven, te beginnen met het internationale vervoer. De invoering zal echter zeer geleidelijk dienen te geschieden.

Maatregelen op het gebied van de pijpleidingen blijft Italië afwijzen.

Wat de maten en gewichten betreft moet het C.E.M.T. akkoord van Den Haag als "dépassé" worden beschouwd nu de Benelux en Italië het vrijwel eens zijn over lengtes en afmetingen die iets afwijken van dit z.g. akkoord.

Minister Grégoire van Luxemburg beperkte zich tot de opmerking dat zijnerzijds eerst een gedetailleerd standpunt kan worden verwacht na voltooiing van het beraad met de andere competente Ministeries. Hij achtte het actieprogramma in elk geval een waardevol werkdocument.

Staatssecretaris Stijkel sprak eveneens woorden van dank aan het adres van de Commissie voor het tijdig gereed komen van dit belangrijke document. Deze vreugde wordt echter getemperd door de volgende overwegingen:

- i) Het document bevat geen duidelijke conceptie; het einddoel dat met de voorgestelde maatregelen moet worden bereikt is niet aangegeven. Dit geldt met name het voorstel t.a.v. het communautaire contingent voor het wegvervoer, waaromtrent het nut, de uiteindelijke noodzaak en de normen voor het bepalen van de omvang veel in het vage blijft. Het bepalen van een standpunt wordt hierdoor bijzonder moeilijk.
- ii) Men krijgt de indruk dat de Commissie bij haar voorstellen meer op de formele dan op de materiële zijde ervan heeft gelet. Deze indruk wordt versterkt door de identiteit der maatregelen voor de verschillende sectoren. In voorgaande Raadszittingen is er juist met nadruk op gewezen dat de specifieke kenmerken van elk der vervoertakken een genuanceerde benadering noodzakelijk maken. Dit komt in het actieprogramma onvoldoende tot uiting.

Wat meer in het bijzonder het Nederlandse standpunt betreft verwees de heer Stijkel ter bekorting naar het Nederlandse memorandum. Hieruit vloeit voort dat met betrekking tot het wegvervoer van Nederlandse zijde een visie wordt gehuldigd welke in grote lijnen aansluit bij die welke Minister Bertrand naar voren had gebracht.

Speciaal ten opzichte van het vervoer te water geldt de noodzaak van een genuanceerde aanpak, aansluitende bij de bestaande situatie in het internationale vervoer welke Staatssecretaris Stijkel als goed en billijk kenschetste. Hij waarschuwde ervoor de verworvenheden op dit gebied niet lichtvaardig prijs te geven. Met Minister Seebohm was hij voorts van mening dat verschillen tussen het nationale en het internationale vervoer zoveel mogelijk vermeden dienen te worden.

De heer Stijkel onderstreepte de noodzaak van een commercieel beheer der spoorwegen. Wordt dit niet bereikt dan blijft steeds een druk op de andere sectoren bestaan en loopt men het risico dat er van het vervoerpolitieke bouwsel niet veel terecht komt.

De erkenning dat het hierbij gaat om een proces dat tijd behoeft, mag er niet toe leiden dat de indruk wordt gewekt of het hier om een minder belangrijk of minder urgent vraagstuk gaat. In het document van de Commissie komen deze aspecten onvoldoende naar voren.

Wat de gelijkmaking der concurrentievoorwaarden tussen de Lid-Staten betreft stelde de heer Stijkel dat Nederland in het algemeen van mening is, dat het prealabel stellen van harmonisatiemaatregelen niet leidt tot voortgang bij de verwerkelijking van de doelstellingen van het Verdrag. Er bestaat echter zeker bereidheid tot een gesprek over de vraagstukken, verbonden aan een toenadering der concurrentievoorwaarden. In dit verband bevestigde hij zijn instemming met het afwijzen door Minister Seebohm van de door de Commissie gesuggereerde vereveningsheffingen.

Tot slot verklaarde de Staatssecretaris nog altijd optimistisch te zijn over de mogelijkheden om in de Raad, samen met de Commissie, tot oplossingen te komen. Veel zal afhangen van een juiste procedure van behandeling.

Het door Minister Dusseaulx weergegeven Franse standpunt gaf geen wijzigingen te zien vergeleken bij dat van zijn voorganger.

Het kan als volgt worden samengevat:

- a) Er dient een capaciteitsbeheersing te blijven. Een zeer voorzichtige invoering van een communautair contingent past in de Verdragsbepalingen; de bilaterale contingenten dienen voorshands echter niet afgeschaft.
- b) Frankrijk gaat akkoord met margetarieven. De kenmerken hiervan dienen gemeenschappelijk te worden vastgesteld, o.a. wat de opening van de marge betreft. De kostprijs dient een belangrijke rol te spelen. De aan de toepassing van dergelijke tarieven verbonden werkzaamheden maken de instelling van een Tariefcommissie nodig.
- c) De concurrentievoorwaarden dienen geharmoniseerd te worden. Met het oog hierop moeten de hiertoe dienende kostenstudies een integrerend deel van het actieprogramma vormen.

De heer Schaus ging hierna op enkele der door de Ministers aangeroeerde punten in. Zo verklaarde hij in antwoord op de door België en Nederland gestelde vraag of de Commissie al of niet het goederenvervoer over de weg wil liberaliseren, dat de Commissie dit in het midden laat nu de meningen hierover in de Raad uiteen lopen.

Na de algemene gedachtenwisseling legde de Voorzitter een ontwerp-besluit aan de Raad voor met een procedurevoorstel voor de verdere behandeling. Hierin werd voorzien dat de Raad zich eerst in de tweede helft van oktober weer met vervoerproblemen zou bezighouden. Minister Bertrand stak zijn teleurstelling hierover niet onder stoelen en banken. Hij eiste een politieke discussie in de Raad uiterlijk in de maand september. Staatssecretaris Stijkel was eveneens van mening dat de ambtenaren thans op korte termijn politieke richtlijnen dienen te ontvangen.

Het hiertoe nodige overleg zou op zo kort mogelijke termijn moeten plaatsvinden.

Minister Seebohm daarentegen achtte uitvoerig ambtelijk overleg noodzakelijk voorafgaand aan nieuwe bijeenkomsten der Ministers. In geen geval zou hij de in februari voor de maand juli vastgestelde vergadering van de Raad kunnen bijwonen.

Nadat Italië en Luxemburg zich bij de Belgisch-Nederlandse visie hadden aangesloten verklaarde de Voorzitter een politiek debat vóór het ambtelijk overleg weinig realistisch te achten. Als compromis stelde hij voor in de tweede helft september opnieuw bijeen te komen. De Raad stemde hiermede in. Het is de bedoeling dat in deze zitting de Raad een resolutie zal aanvaarden waarin zowel het algemene kader van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek als de in dat kader te nemen maatregelen voor een eerste periode van 3 jaar (1963-1965) in hoofdlijnen zijn aangegeven. De Permanente Vertegenwoordigers, bijgestaan door nationale deskundigen, zullen hiertoe het nodige voorbereidende werk moeten verrichten.

3. Voorstel van de Commissie voor een richtlijn inzake de liberalisatie van enkele categorieën goederenvervoer over de weg.  
(doc. 766/1/62-TRANS 26 herz.)

Namens Frankrijk stelde Ambassadeur Boegner voor het voorstel niet in behandeling te nemen. Als redenen voerde hij aan dat de vele reserves het belang van de richtlijn sterk verminderd hebben, terwijl bovendien een onderwerp als het onderhavige in het algemene kader van de vervoerpolitiek dient te worden behandeld en niet los daarvan.

Deze suggestie stootte op tegenstand van alle andere partijen met uitzondering van Duitsland, dat echter wel bereid bleek het punt in behandeling te nemen.

Nadat een poging van de Voorzitter de zaak naar de Permanente Vertegenwoordigers terug te verwijzen schipbreuk had geleden op de Belgische eis dat de Raad nu zou besluiten, werd overgegaan tot de artikelsgewijze behandeling. De voornaamste wijzigingen kunnen als volgt worden weergegeven.

Considerans: De tekst voorgesteld door het Comité wordt aanvaard met dien verstande dat het woord "libéralisation" wordt vervangen door "élargissement".

Artikel 1: De tekst voorgesteld door het Comité wordt aanvaard, waarbij echter

- a) de draagwijdte wordt beperkt tot het beroepsvervoer;
- b) het transito-vervoer naar derde landen er niet onder valt en dit vervoer ook overigens beperkt blijft tot de goederen genoemd in de Annexen I en II;
- c) de in lid 3 genoemde termijn verruimd wordt tot 5 dagen.

Artikelen 2 en 3: Na de Franse weigering het eigen vervoer te liberaliseren, verklaart de Commissie zich na overleg met de andere Lid-Statens bereid deze artikelen tot een afzonderlijk voorstel te maken dat eventueel in een latere Raadszitting behandeld kan worden.

Artikel 4: De in dit artikel genoemde termijn vervalt.

Annex I: De punten 2, 6 en 7 gaan naar Annex II. De punten 9 en 10 worden geschrapt.

Annex II: Punt 1 wordt beperkt tot buurlanden. Punt 2: i.p.v. 4 ton lading wordt 6 ton totaal gewicht aangenomen. De punten 3 en 4 vervallen.

Het aldus resterende deel van het oorspronkelijke voorstel wordt vervolgens met algemene stemmen aanvaard.

4. Gedachtenwisseling over het vraagstuk van de toepassing van het kartelreglement (Verordening 17) op het vervoer.

Staatssecretaris Stijkel gaf evenals tijdens de Raad van 27 februari uiting aan het Nederlandse verlangen dat spoedig een einde komt aan de huidige zeer onbevredigende situatie door het creëren van een uitzondering voor het vervoer met betrekking tot de toepassing van Verordening 17. Hij zeide vernomen te hebben dat de Permanente Vertegenwoordigers een akkoord in de Raad over deze kwestie mogelijk achten en stelde aan de Commissie de vraag of zij bereid is een voorstel in te dienen zodat de Raad gelegenheid krijgt zich uit te spreken.

Italië acht specifieke regelingen terzake voor het vervoer nodig. De suggesties welke de Commissies in een notitie heeft neergelegd zijn echter voor dit land niet aanvaardbaar omdat ze het gevaar in zich bergen dat na het verstrijken van een bepaalde termijn Verordening 17 toch op de zee- en luchtvaart van toepassing wordt.

Duitsland wenst evenmin een opschorting maar het vaststellen van de feitelijke niet-toepassing. De Duitse Minister vroeg de Commissie het de Raad mogelijk te maken zich tijdens de op 27 september vastgestelde zitting uit te spreken. Hij ging er niet mede akkoord de behandeling van dit punt met het oog op het dringende karakter nog zo mogelijk door de Raad in andere samenstelling vóór 1 augustus te doen plaatsvinden.

De heer Schaus richtte wederom een aanval op de zwakke stee in de Duits-Franse positie. Hij begreep niet dat een land dat in principe van mening is dat de concurrentieregels op het vervoer niet van toepassing zijn, nu toch op bijzondere bepalingen aandringt. De Commissie wenst zich overigens nog verder te beraden en zou intussen een reactie op haar nota op prijs stellen.

Van Nederlandse en Duitse zijde werd hierop verklaard dat de suggesties, vervat in de bewuste nota niet aanvaardbaar waren.

Nadat de heer Boegner nog eens een résumé had gegeven van de positie der Zes, verzocht de Voorzitter namens de Raad om de spoedige indiening van een voorstel door de Commissie.