

Nota

inzake de Raadszitting van de E.E.G.
op 27 september a.s. over vervoer-
vraagstukken.

De komende raadszitting over vervoervraagstukken zal voornamelijk gewijd zijn aan een voortzetting van het overleg over de algemene vervoerpolitiek. Daarnaast zal de nog steeds niet opgeloste kwestie van de toepassing van het kartelbeleid op het vervoer aan de orde komen. Tenslotte staat op de agenda nog het vraagstuk van de afmetingen en gewichten van vrachtauto's.

Het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Op 14 juni jl. heeft de Raad van de E.E.G. een eerste discussie gevoerd over het op 25 mei door de Commissie overgelegde Actieprogramma.

Hoewel het oorspronkelijk in de bedoeling lag dat de Raad reeds in de loop van de maand juli het overleg zou voortzetten, is de volgende Raadszitting over vervoervraagstukken vastgesteld op 27 september a.s. Dit is het gevolg van de houding van Frankrijk en Duitsland, die uitstel wensten tot eind oktober en inmiddels het politieke debat in de Raad wilden doen voorbereiden op ambtelijk niveau. De delegaties der overige vier landen hebben zich tegen deze vertraging gekeerd, waarbij er vooral van Belgische en Nederlandse zijde op is gewezen dat van ambtelijk overleg zonder voldoende politieke richt-lijnen weinig resultaat kan worden verwacht.

Desalniettemin werd besloten door het Comité van Permanente Vertegenwoordigers de nodige elementen te laten voorbereiden voor een door de Raad aan te nemen resolutie, welke het algemene kader van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek zal moeten aangeven, alsmede de lijst en de inhoud van de bepalingen welke de Raad zich verbindt vast te stellen gedurende een eerste periode van 1963 tot 1965.

Ter voldoening aan deze opdracht heeft in de maand juli een drietal vergaderingen plaatsgevonden van de Werkgroep Vervoer van het Comité van Permanente Vertegenwoordigers, tezamen met de Commissie en bijgestaan door deskundigen der Lid-Staten; een vierde zal op 10 en 11 september worden gehouden. Geconstateerd moet worden dat het niet mogelijk is geweest in de tot nu toe gehouden besprekingen tot een toenadering te komen. Door het ontbreken van politieke instructies daartoe, bestond bij de meeste delegaties geen bereidheid tot het doen van concessies om tot een compromis te komen. Integendeel viel in de standpunten van Duitsland en Frankrijk een verharding waar te nemen. Zo sprak de Franse delegatie zich thans uit tegen de volledige afschaffing van de kwantitatieve restricties op het internationale goederenvervoer over de weg als einddoel van de liberalisatiemaatregelen, terwijl voorheen nog werd gesteld dat de vraag, tot welke eindsituatie de liberalisatie moet leiden, eerst aan het eind van de overgangperiode zou dienen te worden gegeven.

Door Duitsland werd de opvatting naar voren gebracht dat de uitbreiding der contingenten voor het internationale wegvervoer, die

volgens de Commissievoorstellen zou moeten plaatsvinden op basis van de toename van het handelsverkeer sedert 1958, zou moeten geschieden met 1961 als basis. Ook Frankrijk is slechts tot een zeer bescheiden verruiming der contingenten bereid.

Ten aanzien van de vrijheid van transitio in het wegvervoer werd eveneens een afwijzend standpunt ingenomen.

Wat de tarieven betreft achtte Frankrijk het thans noodzakelijk deze tegelijkertijd voor internationaal en nationaal vervoer in te voeren, naar gesteld werd om distorsies te vermijden; aangenomen kan echter worden dat het hoofdmotief is gelegen in de wens, de mogelijkheid te scheppen tot integrale toepassing van het territorialiteitsprincipe (dwz. dat internationale tarieven worden verkregen door optelling van de binnenlandse tarieven der betrokken landen), ook wanneer het transitie-vervoer betreft.

Contracten buiten de tariefmarge werden door de Franse en Duitse delegaties niet toelaatbaar geacht; daarentegen wilde Duitsland de vrijheid behouden zien om binnen de marge vaste tarieven vast te stellen.

Van Duitse zijde werden voorts vèrgaande verlangens tot harmonisatie van concurrentievoorwaarden vooral op fiscaal gebied, naar voren gebracht.

Frankrijk bleek veel betekenis te hechten aan de instelling van vrachtbureau's voor het wegvervoer waarvan de tussenkomst in bepaalde gevallen verplicht zou moeten zijn en die een rol zouden moeten vervullen voor tariefcontrôle en vrachtverdeling.

Tegenover de restrictieve en dirigistische opvattingen van Frankrijk en Duitsland werd door de Italiaanse, Nederlandse en Belgische delegaties met klem de eis tot een snelle liberalisatie van het internationale wegvervoer gesteld, te bereiken hetzij door vergroting van de bilaterale contingenten, hetzij via de weg van een communautair contingent.

De Italiaanse delegatie legde daarbij de nadruk op de noodzaak van opheffing van de relatief ongunstige positie van Italië, dat zeer kleine contingenten heeft. Van Nederlandse zijde werd verlangd dat de invoering van een communautair contingent geen inbreuk zal maken op eenmaal bestaande liberalisaties (Benelux, Nederland - Italië) en dat de wijze van verdeling over de landen vooraf zal worden gepreciseerd.

Wat de margetarificatie betreft heeft de Nederlandse delegatie zich uitgesproken tegen een uniform prijsrégime voor alle takken van vervoer.

Voor het internationale wegvervoer achtte zij een margetarief onder bepaalde voorwaarden in het kader van een compromis wellicht aanvaardbaar: de spoorwegen zouden echter moeten worden vrijgelaten in het sluiten van contracten, terwijl er in de internationale binnenvaart geen enkele aanleiding bestaat tot het invoeren van tarieven. Door het ontbreken van overeenstemming is het niet mogelijk geweest een ontwerp op te stellen voor de door de Raad aan te nemen Resolutie. De opvattingen der onderscheidene delegaties over de in het Actieprogramma vervatte voorstellen zijn neergelegd in een overzicht, dat door het Comité van Permanente Vertegenwoordigers aan de Raad als rapport kan worden aangeboden.

Geconcludeerd kan worden dat de ambtelijke besprekingen niet tot enige vooruitgang in de richting van een compromis hebben geleid. Ook van de bespreking op 10 en 11 september a.s. is geen wezenlijke verandering te verwachten. De situatie voor de Raadszitting van 27 september zal dan ook niet wezenlijk verschillen van die bij de zitting van de Raad op 14 juni jl. Voor de Nederlandse gedragslijn geldt ook thans nog dat allereerst gestreefd moet worden naar het

veilig stellen van de essentiële Nederlandse belangen die bij het vervoerbeleid in de E.E.G. zijn betrokken. De Nederlandse doelstellingen zouden derhalve de volgende moeten zijn:

- a. Handhaving van een zo groot mogelijke mate van vrijheid van de Rijnvaart. De exportpositie van Nederland in deze sector is ten nauwste verbonden met de vrijheid van concurrentie, ook op het gebied van de prijzen.
Grote Nederlandse havenbelangen zijn met de vrije Rijnvaart verbonden.
- b. Op het gebied van het wegvervoer moet Nederland streven naar:
 - volledige vrijheid van transit (havenbelangen),
 - zo spoedig mogelijke verruiming van de bestaande bilaterale contingenten,
 - volledige vrijheid van eigenvervoer.
- c. Nederland zou voor het goederenvervoer over de weg een margetarifiering onder zekere voorwaarden kunnen aanvaarden, zoals wij deze in Benelux-verband reeds geaccepteerd hebben. Daarbij moet er echter tegen worden gewaakt, dat deze aanvaarding wordt uitgelegd als eveneens van toepassing te zijn op de Rijnvaart en de spoorwegen.
- d. Er moet tevens meer aandacht worden gegeven dan in het actieprogramma is gebeurd aan de verbetering van de rentabiliteit van de verschillende nationale spoorwegbedrijven, zonder dat dit punt echter centraal wordt gesteld.

Tegenover de bereidheid van Nederland om op het punt van de tarifiering in het goederenvervoer over de weg een concessie te doen zal uiteraard een bereidheid van Frankrijk en Duitsland moeten staan om in deze sector een effectieve liberalisatie te verwezenlijken. In dat geval zou van Nederlandse zijde ook kunnen worden overwogen in hoeverre kan worden ingestemd met het nemen van maatregelen tot opheffing van verschillen in wetgeving die een ernstige concurrentieverstorende werking hebben en daardoor een beletsel vormen voor de liberalisatie.

Zou daarentegen de verharding van de standpunten van Frankrijk en Duitsland, zoals die zich in het ambtelijk overleg heeft afgetekend, zich ook in de Raad voortzetten, dan zal ook de bereidheid tot enigerlei tegemoetkomendheid van Nederlandse zijde opnieuw in overweging moeten worden genomen.

Het vervoer en het algemeen kartelbeleid.

De Commissie heeft, na daartoe uitgenodigd te zijn door de Raad, twee voorstellen gedaan welke de strekking hebben het vervoer gedeeltelijk en voorlopig aan de werking van Verordening nr 17, c.q. van de artikelen 85-94 van het Verdrag, te onttrekken.

Het eerste voorstel is een officieel ingediend "avis" van de Commissie voor een reglement, dat, op basis van artikel 84, tweede lid, de toepassing van de artikelen 85-94 van het Verdrag op zee- en luchtvaart opschort voor een termijn waarbinnen een bijzondere regeling tot stand moet zijn gekomen (doc.VII/COM(62)103 final, 16 juli 1962)

Het tweede voorstel is een, onofficieel ter kennis van de Permanente Vertegenwoordigers gebracht, ontwerp voor een "gentlemen's agreement" - bestaande uit één enkele volzin - inzake de tijdelijke niettoepassing door de "autorités compétentes" van de Verordening nr.17 op het inland transport.

Het "avis" is door het Comité van P.V.'s weinig enthousiast ontvangen; over het "gentlemen's agreement" is door medewerkers van 4 der P.V.'s tijdens een informele bijeenkomst reeds geconstateerd dat dit onvoldoende zekerheid biedt.

De terughoudendheid van de Commissie heeft waarschijnlijk mede als achtergrond de vrees dat de Raad elk voorstel op basis van artikel 87 zal aangrijpen om het door de Raad gewenste doel met verwaarlozing van de wensen van de Commissie, te bereiken. Op 10 september zal een werkgroep van de vervoerexperts, kartel-deskundigen en juristen zich bezig houden met het vraagstuk, terwijl dit op 11 september in de werkgroep vervoer aan de orde komt.

De situatie wordt thans als volgt beoordeeld (ontwikkelingen in de zojuist genoemde bijeenkomsten voorbehouden).

Rekening houdend met de houding van de overige leden van de Raad zal er naar moeten worden gestreefd om van de Commissie een voorstel te verkrijgen dat het gehele vervoer aan Verordening nr.17 onttrekt, met het oog op belangen van met name Rijnvaart, zeescheepvaart en luchtvaart. Dit is te prefereren boven een voorstel dat het vervoer aan de werking van de artikelen 85-94 van het Verdrag zou onttrekken, aangezien met name de luchtvaart de mogelijkheid moet behouden om op artikel 90 van het Verdrag een beroep te doen.

Een voorstel van de Commissie zou derhalve, ook voor wat betreft zee- en luchtvaart, op artikel 87 moeten zijn gebaseerd, zoals ook reeds was voorzien in het ontwerp voor een oplossing van het vraagstuk zoals dit in het kader van het Comité van Permanente Vertegenwoordigers was opgesteld, en ter kennis van de Commissie is gebracht. Een zodanig voorstel zou op zich zelf reeds een tegemoetkoming aan de Commissie betekenen, omdat artikel 87, in tegenstelling met artikel 84, tweede lid, aan de Commissie een zekere bevoegdheid geeft.

Overwogen wordt in hoeverre aan de Commissie voorts tegemoet zou kunnen worden gekomen door, zoals de Commissie zelf schijnt te wensen, een termijn te aanvaarden waarbinnen de Raad ten aanzien van alle vervoertakken een bijzondere regeling zou moeten treffen.

Afmetingen en gewichten van vrachtauto's.

Nadat Nederland en Italië daarop reeds verscheidene malen hadden aangedrongen, is dit punt thans afzonderlijk op de agenda geplaatst.

De directe aanleiding hiertoe is het besluit van het Comité van Ministers van de Benelux om zijn beschikking van 21 mei 1962, inzake de afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen welke in het intra-Benelux-verkeer zullen zijn toegelaten, per 1 oktober 1962 in te voeren.

Het is echter de vraag of de Commissie van de E.E.G. nog vóór de Raadszitting van 27 september a.s. voorstellen op dit gebied bij de Raad zal indienen. De Commissie heeft weliswaar een vergadering van deskundigen bijeengeroepen teneinde de basis te leggen voor gemeenschappelijke regels in de E.E.G., maar concrete resultaten zijn nog niet bereikt.

Echter, ook al zou de Commissie toch er in slagen om tijdig voorstellen ter tafel te brengen, dan nog moet op moedzaam overleg worden gerekend, gezien de stroeve houding van Duitsland in deze materie.

Bovendien zal deze zaak mede betrokken worden in het algemene vervoerpolitieke overleg en onderdeel uitmaken van een geheel van geven en nemen, zodat op korte termijn geen definitieve resultaten kunnen worden verwacht.

Een tweede aspect is dat de Commissie tot de Benelux-landen de aanbeveling heeft gericht om de invoering van het besluit van

het Comité van Ministers tot 1 januari 1963 uit te stellen. De Benelux-landen hebben echter besloten hieraan geen gevolg te geven, omdat vóór die datum toch geen resultaat is te verwachten van het overleg over dit onderwerp in het kader van de E.E.G., terwijl zij door uitstel hun middel om druk uit te oefenen op de overige E.E.G.-partners, voornamelijk Duitsland, uit handen zouden geven.

Opgemerkt zij dat Italië zich in grote trekken achter het Benelux-besluit zal kunnen stellen.

Er is dan ook alle aanleiding om het overleg over de onderhavige zaak tijdens de aanstaande Raadszitting te doen plaatsvinden met het Benelux-besluit als uitgangspunt, en om daarbij de Commissie tot activiteit aan te sporen.

6 september 1962