

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT
DIRECTORAAT-GENERAAL VAN HET VERKEER
DIRECTIE INTERNATIONAAL VERVOERBELEID

NOTA

i-4/48/63

het gemeenschappelijk vervoerbeleid in
de E.E.G. (Zitting van de Raad der EEG op
8 maart a.s.

Op 8 maart zal de Raad der E.E.G. het overleg voortzetten over een ontwerp-resolutie inzake de in de jaren 1963 t/m 1965 in het kader van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek te nemen maatregelen.

Een eerste beschouwing over de inhoud van deze, door de Werkgroep Vervoer van het Comité van Permanente Vertegenwoordigers opgestelde ontwerp-resolutie, is vervat in een nota d.d. 12 december, aan de leden van de Coördinatie Commissie toegezonden bij brief van de Secretaris van 12 december, no. 180.317.

De Raadszitting van 21 december, met het oog waarop bedoelde nota was opgesteld, heeft geen doorgang gevonden. Wel heeft nog een Raadszitting over vervoervraagstukken plaatsgehad op 25 januari j.l., doch deze behoefde, aangezien met name de binnenvaartparagraaf daar voor het eerst aan de orde kwam, nog niet tot enig resultaat te leiden.

Voortgezet ambtelijk overleg heeft plaatsgevonden, met name over het deel der ontwerp-resolutie dat de binnenscheepvaart met inbegrip van de Rijnvaart behandelt.

./.
Van de tekst van dit deel bestaan enige varianten. In de als bijlage aan deze nota toegevoegde tekst van de ontwerp-resolutie is die versie opgenomen welke waarschijnlijk als grondslag zal dienen voor het overleg in de Raad.

De in de ontwerp-resolutie voorziene maatregelen t.a.v. het wegvervoer, nl. de verhoging van de bilaterale contingenten

overeenkomstig de toename van het handelsverkeer sedert 1958, instelling op experimentele basis van een communautair contingent, en invoering van een stelsel van margetarieven, zijn reeds in de Raad in bespreking geweest en geven thans geen aanleiding tot opmerkingen.

Wat de spoorwegen betreft, voor welke sector de ontwerp-resolutie eveneens in het internationale vervoer de invoering van margetarieven voorziet, zal er naar gestreefd worden om in samenwerking met Italië een zo groot mogelijke vrijheid te behouden tot toepassing van het voor de positie der Nederlandse Spoorwegen zo belangrijke contractenstelsel.

De hoofdschotel van het debat zal echter zijn het hoofdstuk inzake de binnenvaart, enerzijds omdat over deze vervoertak nog geen diepgaande discussie in de Raad heeft plaats gehad, anderzijds omdat juist hier de scherpste tegenstellingen overbrugd moeten worden. In de besprekingen is tot nu toe het standpunt ingenomen, dat ook over de andere onderdelen van het beleid geen eindbeslissing kan worden genomen, zolang geen overeenstemming over de grote lijnen van het beleid inzake de voor Nederland van essentieel belang zijnde Rijnvaart is bereikt.

Uitgangspunt van de gedachtebepaling op dit onderdeel is de politieke constellatie, die Nederland in een volstrekt geïsoleerde positie dreigt te plaatsen, waardoor thans moet worden overwogen welke mogelijkheden nog beschikbaar zijn voor een compromis. Daarbij zullen de kansen gewogen moeten worden, dat op dit ogenblik, met Franse steun op een gewichtig punt als de vrijheid van vrachtenvorming in de Rijnvaart, overeenstemming kan worden bereikt over bepaalde richtlijnen voor het vervoerbeleid.

Met het oog op het vooral uit belanghebbende kringen gehoorde beroep op "rechten", voortvloeiend uit de in de Akte van Mannheim verankerde principes, is het noodzakelijk zich te realiseren, dat een op deze verdragsprincipes gebaseerde argumentatie niet zo onaantastbaar is, als tot nu toe in de openbaarheid wel

werd aangenomen.

De meningen, ook in juridische kring, lopen uiteen over de vraag naar de werkelijke inhoud van het beginsel van de vrije vaart, welks interpretatie schommelt tussen de uitersten van onbeperkte vrijheid, ook van de vrachtenvorming, en van uitsluitende opheffing van fysieke belemmeringen van de doorvaart tussen Bazel en de open zee. Een open vraag is dan nog, hoe de internationale rechter in laatste instantie over deze vraag zal oordelen. In een geval als dat van de invoering van een margetariefregeling als systeem voor het gehele vervoer, zou weinig grond bestaan voor de verwachting dat het Europese Hof voor wat betreft de Rijn, tot onverenigbaarheid met de Akte zou concluderen.

Van belang is voorts, dat van andere zijden reeds meermalen is gewezen op het feit dat ook Nederland, dat voor de binnenlandse vaart op de Rijn voor de eigen onderdanen het binnenlandse stelsel toepast, zelf reeds een inbreuk op het absolute vrijheidsbeginsel heeft gemaakt. Hierdoor wordt de eis van algehele vrijheid in de internationale vaart bepaald verzwakt. Aangenomen moet worden dat ook bij de Europese Commissie reeds de gedachte leeft van een constructie, waarin voor het E.E.G.-territoire een "binnenlandse" regeling wordt getroffen en waarbij hoofdzakelijk op praktische gronden naar een regeling met Zwitserland zou moeten worden gestreefd.

Volledigheidshalve zij er tenslotte nog op gewezen, dat zelfs het beginsel van gemeenschappelijke besluitvorming, dat ook nu nog algemeen als een valabel principe wordt aanvaard, juist op grond van de Akte zelf niet kan verhinderen dat ieder land ingevolge het artikel dat de functies van de Centrale Commissie omschrijft, verplicht is mede te beraadslagen over alle voorstellen der Regeringen, ook die, welke aanvulling of wijziging van de Akte inhouden.

Deze enkele opmerkingen manen derhalve reeds tot voorzichtigheid bij het doen van een eenzijdig beroep op beginselen van de Rijnvaartakte voor een verweer tegen overheidsmaatregelen op de Rijn.

Des te meer nadruk komt zo te liggen op de politieke positie, die bij star vasthouden aan een te eenzijdig standpunt, isolering van Nederland en een steeds krachtiger aaneensluiting van de partners op een telkens verder van de Nederlandse opvattingen verwijderd standpunt, zal medebrengen. Een mislukking van de besprekingen nu, zal in eerste instantie de deur openen voor voorstellen van de Commissie, welke ongetwijfeld o.a. de invoering van margetarieven ook voor de Rijnvaart, zullen inhouden. En zelfs indien Nederland voorshands deze voorstellen kan tegenhouden, zal de Nederlandse positie na 1 januari 1966 niet alleen formeel door de dan gewijzigde stemverhoudingen, maar ook tactisch ongunstig moeten worden beoordeeld. Het is reeds duidelijk gebleken, dat andere middelen om de discussie gaande te houden niet meer ter beschikking staan, omdat noch de andere staten noch de Commissie bereid zijn, meer dan oppervlakkig in te gaan op betogen inzake de noodzaak van wijziging van de politiek van spoorwegtekorten of op de eis van gelijkmaking van de concurrentievoorwaarden e.d. Deze betogen zullen dan ook niet meer opleveren dan een besluit alle vervoerders, dus ook de Rijnvaart, de kosten van de eigen weg te doen betalen en overigens verzanden in langademige studies over de harmonisatie van sociale en fiscale lasten.

Een veelvuldig aangevoerd argument is, dat de Nederlandse thesen in het ruimere milieu van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart van andere zijde, met name van Zwitserland steun zouden krijgen. De ervaring heeft echter geleerd dat de Zwitserse steun op beslissende momenten pleegt weg te vallen, omdat Zwitserland er slechts op uit is zijn "vrije doorvaart" naar de zee te waarborgen, ook met aanvaarding van belemmerende maatregelen op het terrein van de commerciële uitoefening van het bedrijf.

Voor de beoordeling van de Nederlandse positie is het voorts van belang de moeilijkheden welke op vervoergebied in de E.G.K.S. worden ondervonden in de beschouwing te betrekken. De in

Luxemburg, met gebruikmaking van de bijzondere bepalingen van het E.G.K.S.-Verdrag uitgeoefende druk tot tariefstelling en publicatie, zal bij het intreden van een impasse in Brussel ongetwijfeld toenemen. Daarentegen zou een gemeenschappelijk besluit over bepaalde vervoerpolitieke principes in Brussel er toe kunnen bijdragen, dat de Regeringen van de partnerlanden in Luxemburg een gematigder beleid op vervoergebied zullen willen bevorderen, dat dan zoveel mogelijk in overeenstemming gebracht moet worden met de in de E.E.G. vastgestelde lijn. Op de lange termijn moet dit waarschijnlijk als de enige mogelijkheid worden beschouwd om zonder verdragswijziging de ontwikkelingen in Luxemburg in een enigszins aanvaardbare richting om te buigen.

De thans in overweging genomen formule houdt een erkenning in van de mogelijkheid, en daardoor bij vervulling van bepaalde voorwaarden, ook van de noodzaak van overheidsingrijpen. Dit is hetgeen de belanghebbenden mede om de daarvan uitgaande precedentswerking, als het ernstigste bezwaar tegen de formule beschouwen. Echter is in deze formule ook voorzien dat tot een dergelijk optreden slechts "d'un commun accord" kan worden besloten. Indien dit begrip thans wordt aanvaard zal later een besluit over de in te voeren regeling gebaseerd moeten zijn op de thans vast te leggen beleidsafspraken. Er zal vervolgens naar gestreefd moeten worden dit besluit te consacreran door een formele overeenkomst met de andere bij het Rijnregime betrokken staten. Indien dit gerealiseerd kan worden, zal ook na 1 januari 1966 het "commun accord" voor de Rijn zijn vastgelegd. Maar zelfs indien een dergelijk akkoord dan nog niet tot stand zou zijn gebracht, dan zal zoal geen formeel onaantastbaar, toch een noemenswaardig tactisch voordeel in het voortgaande overleg verkregen zijn.

Er zij nog op gewezen dat de voor de Rijnvaart overeen te komen regeling overeenkomstig de Nederlandse zienswijze, in eerste instantie de verantwoordelijkheid voor het oplossen van de eigen problemen bij het bedrijfsleven zelf legt en dat eerst daarna, en dan slechts in gemeenschappelijk overleg, een eventueel

ingrijpen van de overheid aan de orde kan komen.

De kernvraag die thans beantwoord moet worden is of op dit ogenblik een mogelijk compromis, als basis van verdere discussie in de E.E.G., aanvaard moet worden, dan wel of er de voorkeur aan moet worden gegeven alle voortgang op de weg naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid met een Nederlands veto te blokkeren en het opleggen van een wellicht hoogst ongunstige regeling na 1 januari 1966 af te wachten.

De voorgaande overwegingen leiden naar het voorkomt tot de slotsom, dat ondanks het nog bestaande verzet in de kringen van het bedrijfsleven, tot het eerste besloten zal moeten worden.

21 februari 1963.