

SOCIAAL-ECONOMISCHE  
RAAD

COMMISSIE VOOR INTERNATIONALE  
SOCIAAL-ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN

Werkgroep Vervoer

V.60

Afschrift

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT  
DIRECTORAAT-GENERAAL VAN HET VERKEER

AAN: de Hooggeleerde Heer  
prof.dr.G.M.Verriijn Stuart,  
Voorzitter van de Commissie voor  
Intern.Soc.-Econ.Aangelegenheden  
van de Sociaal-Economische Raad,  
Bezuidenhoutseweg 60  
's-GRAVENHAGE

Onderwerp: gemeenschappelijk 's-Gravenhage, 26 sept.1960  
vervoerbeleid in de E.E.G.

Zoals u bekend is, is in de Europese Economische Gemeenschap voorzien in een in te stellen gemeenschappelijk vervoerbeleid (art.74 en 75 van het Verdrag). Het Verdrag bevat in het hoofdstuk vervoer geen bepalingen waaruit een nadere omschrijving van hetgeen dit vervoerbeleid moet inhouden, zou kunnen blijken.

Het is uiteraard in de eerste plaats een taak van de Europese Commissie een ontwerp van een gemeenschappelijk vervoerbeleid op te stellen, hetwelk als basis van de discussies zou kunnen dienen. Gezien het belang dat Nederland heeft om niet steeds met ad hoc problemen geconfronteerd te worden, maar om in deze fase van de uitvoering van het Verdrag op basis van een cohaerent geheel, het gesprek te voeren, is mijnerzijds herhaaldelijk bij de Commissie aangedrongen om een dergelijk ontwerp voor te leggen aan de Raad van Ministers. Helaas zijn tot nu toe slechts deelproblemen aan de Raad voorgelegd.

Uit vertrouwelijke inlichtingen moet nu opgemaakt worden, dat de Commissie tegen het einde van het jaar een document over de gemeenschappelijke vervoerpolitiek gereed zal hebben, hetwelk weinig onderlinge samenhang zal vertonen en weer meer uit capita selecta zal bestaan.

Ik ben derhalve tot de conclusie gekomen, dat het tactisch de voorkeur verdient indien thans van Nederlandse zijde - op korte termijn derhalve - een nota, welke de Nederlandse opvattingen inzake een gemeenschappelijk vervoerbeleid zoveel mogelijk concretiseert, wordt ingediend bij de partnerlanden en bij de Europese Commissie. Te dien einde heb ik de Directeur-Generaal van het Verkeer opdracht gegeven om met inachtneming van een door mij aangegeven voorlopig kader, een desbetreffende nota op te stellen. Dit kader moge ik u in de vorm van een puntsgewijze opsomming van enige hoofdgedachten voor een gemeenschappelijk vervoerbeleid in een bijlage dezes doen toekomen.

Het ligt tevens in mijn voornemen aan de niet-ambtelijke leden van de Adviescommissie voor Europese Vervoer-aangelegenheden terzake van de uitvoering van de genoemde artikelen 74 en 75, binnen het evengenoemde kader, enkele



meer specifieke vragen voor te leggen. De desbetreffende antwoorden kunnen dan in het ambtelijk op te stellen stuk worden verwerkt.

Ik zou het bijzonder waarderen, indien de Werkgroep Vervoer van Uw Commissie zich inmiddels over het kader en de daaruit voortvloeiende problematiek beraadt.

Ik stel mij voor direct na het gereedkomen van het ambtelijk document dit aan u voor te leggen en ik zal het op prijs stellen, indien ik daaromtrent dan zo spoedig mogelijk met Uw Commissie, dan wel met de Werkgroep Vervoer daaruit, van gedachten zal kunnen wisselen. Inmiddels ben ik uiteraard reeds thans bereid mij op korte termijn mondeling met u te beraden over het evengenoemde kader.

Uit het vorengaande moge u blijken, dat het noodzakelijk zal zijn op zo kort mogelijke termijn, d.w.z. binnen enkele weken, de nota te Brussel in te dienen. Het is daarom dat ik u begrip vraag voor de spoed, die in deze betracht moet worden.

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN  
WATERSTAAT,

w.g. S.G.Stijkel

S.E.R. 3076



#### SCHEMA

bevattende enige hoofdgedachten voor een van Nederlandse zijde in te dienen memorandum inzake een gemeenschappelijk vervoerbeleid in de E.E.G.

-----

1. De grondgedachten en grondregels van het E.E.G.-verdrag zijn op het vervoer evenzeer van toepassing als op de andere sectoren van het economisch leven.
2. Het E.E.G.-verdrag beoogt de totstandbrenging van een gemeenschappelijke, de zes Lid-Staten omvattende markt voor goederen, diensten, arbeid, en kapitaal, te verwezenlijken door opheffing van de belemmeringen die thans nog aan de vrije beweging van goederen en diensten over de grenzen in de weg staan. Deze doelstelling omvat ook de vervoerdiensten.
3. De gemeenschappelijke markt kan niet op de beoogde wijze functioneren zonder liberalisatie van vervoerdiensten. Deze liberalisatie van vervoerdiensten is dan ook in het E.E.G.-verdrag neergelegd.
4. Het is één der grondbeginselen van het Verdrag, dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt niet mag worden vervalst; het bevat de nodige regels om tegen zodanige vervalsingen te kunnen optreden. Ook voor de gemeenschappelijke vervoermarkt geldt dat een faire en gezonde concurrentie moet ontstaan.
5. Deze faire concurrentie moet ontstaan zowel tussen de vervoerondernemers binnen elke vervoertak als tussen de vervoertakken onderling.
6. Een faire concurrentie kan alleen ontstaan wanneer de overheid de concurrentieverhoudingen tussen ondernemingen resp. tussen vervoertakken niet vervalst.
7. Dient enerzijds te worden gewaakt tegen beperking van de concurrentie, anderzijds kan in bepaalde gevallen behoefte bestaan aan maatregelen ter voorkoming van overmatige concurrentie. Zowel tegen excessen in de ene als in de andere zin kan optreden nodig zijn.
8. Indien met de hierboven aangegeven middelen is verzekerd, dat de concurrentie zoveel mogelijk haar normale rol op de vervoermarkt vervult, kan het vraagstuk van de discriminaties door vervoerondernemingen bedreven, geen grote betekenis meer hebben. Hierin is mede een grond gelegen om het concurrentie-proces in het vervoer een belangrijke plaats toe te kennen.
9. Het bepalen van de vrachtprijzen moet in beginsel worden overgelaten aan de vervoerondernemers en de transportgebruikers, die deze van geval tot geval onderling moeten kunnen overeenkomen. Een uitzondering op dit beginsel is aanvaardbaar voor die onderdelen van het personenvervoer waar in verband met het openbare karakter daarvan, door de overheid aan bepaalde ondernemers een min of meer monopolistische positie, verbonden aan een vervoerplicht, is toegekend.
10. De in het buitenland wel gestelde eis dat de vervoerprijzen en -voorwaarden openbaar zouden moeten zijn, druist in tegen een op concurrentie gebaseerde vervoermarkt. Van zulk



een openbaarheid zou een verstarrende en concurrentie beperkende werking uitgaan die slechts zou leiden tot een minder goed functioneren van het marktmechanisme.

11. Om mogelijke ongewenste prijsontwikkelingen, voortvloeiend uit situaties als onder punt 7 aangeduid, tegen te gaan, kan er behoefte aan bestaan om voor bepaalde onderdelen van het vervoer, waar het gevaar van zodanige verschijnselen aanwezig is, zekere grenzen te stellen aan de vrijheid van de ondernemers om vrachtprijzen overeen te komen. In dat geval kan gedacht worden aan het vaststellen van maxima, minima, dan wel een combinatie van beide, waaraan de ondernemers zich in de prijsstelling hebben te houden. Dit middel dient echter uitsluitend te worden toegepast in gevallen waarin gevaar voor misstanden bestaat, en ook dan nog met grote voorzichtigheid. Willen de vast te stellen maxima c.q. minima niet tot een averechts resultaat leiden, namelijk de vervoerprijzen beïnvloeden op een wijze die tegen een zich oriënteren op de kosten indruist, dan dient de invoering te geschieden met inachtneming van de vele nuances die zich in de werkelijkheid bij het desbetreffende vervoer voordoen.

12. Bij het totstandbrengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid dient zoveel mogelijk te worden vermeden, dat voor de verschillende takken van vervoer principieel uiteenlopende regels zullen gelden. De grondslag van de regelingen dient voor alle takken gelijk te zijn. Zulks behoeft overigens niet uit te sluiten, dat de praktische uitwerking van de algemene beginselen voor bepaalde onderdelen verschillen kan vertonen.

Tussen het regime op de Rijn en dat voor een ander vervoer mogen geen principiële verschillen worden geschapen. Op verscheidene gronden ligt het voor de hand, dat het algemene vervoerbeleid wordt geïnspireerd door hetgeen sedert vele jaren voor de Rijn bestaat. Deze gronden zijn hoofdzakelijk van tweeërlei aard, t.w.

- a) juridisch: het E.E.G.-verdrag voorziet er uitdrukkelijk in, dat de rechten en verplichtingen voortvloeiende uit bestaande overeenkomsten door de bepalingen van het verdrag niet worden aangetast;
- b) praktisch: de grondgedachte van het thans voor de Rijn geldende regime komt overeen met de essentiële punten van de gemeenschappelijke markt en biedt derhalve de mogelijkheid het regime voor het vervoer buiten de Rijn op hetwelk voor de Rijn geldt af te stemmen.

13. Een eventuele regeling der vervoercapaciteit, waarop van buitenlandse zijde wel wordt aangedrongen, kan niet los worden gezien van de verschillende hierboven aangeroerde punten. Zowel de verplichting tot liberalisatie der vervoerdiensten als de eis van concurrentie dwingen tot de grootst mogelijke terughoudendheid op dit gebied.

14. In het kader van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek is het, met het oog op de zich ontwikkelende concurrentie tussen vervoerders der onderscheidene Lid-Staten en de verdergaande interpenetratie der vervoersystemen, die door de gemeenschappelijke markt zal ontstaan, gewenst te komen tot



een grotere mate van unificatie van het vervoerrecht.

15. In het kader van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek dient aandacht te worden besteed aan de verbetering van sociale voorwaarden in de vervoersector.

-----

28-9'60  
Va