996.414 EU Bijl. bij de dagpost van 22/11/1966

AANTEKENING INZAKE EEG-VERVOERBELEID

I. Inleiding

Het EEG-verdrag beperkte zich (behoudens latere voorzieningen) voor wat vervoer betreft tot de binnenvaart, het weg- en het spoorwegvervoer.

Tot 1964 bestond er bij onze EEG-partners en bij de EEG-Commissie weinig begrip voor de bijzondere positie van Nederland op vervoergebied. Voor Nederland is het vervoer een essentieel onderdeel van de nationale economie, en bovendien een belangrijk "exportartikel". In de andere EEG-landen wordt het transport voornamelijk gezien als dienstverlening, verbinding tussen producent en consument en onderdeel van regionaal beleid. Dit verschil van opvatting kwam duidelijk tot uiting in een aantal omstreeks 1963 door de EEG-Commissie voorgestelde verordeningen, bv. voor wat betreft contingentering van het wegvervoer en invoering van margetarieven, zelfs voor de tot nog toe geheel vrije Rijnvaart. Door eerstgenoemde regeling zou het Nederlandse aandeel in het grensoverschrijdende wegvervoer in de EEG van ± 40% tot 19% worden teruggebracht; de margetarieven op de Rijn zouden de concurrentiepositie van onze binnenvaart ten opzichte van buitenlandse binnenvaartondernemingen alsmede van de Duitse spoorwegen ernstig hebben aangetast, en bovendien onze zeehavens benadeeld hebben in hun concurrentiestrijd met de Noordduitse havens. Nadat Staatssecretaris Keyzer in 1964 door bilaterale gesprekken met de andere regeringen en door indiening van de nota "Naar een Europees Vervoerbeleid" bij de EEG-Commissie en bij onze EEG-partners begrip had gekweekt voor het Nederlandse standpunt, kwam op 22 juni 1965 in de EEG-Raad een compromis tot stand, dat sindsdien de grondslag is geweest voor de verdere onderhandelingen. Het voorstel betreffende de wegvervoercontingenten was inmiddels in voor Nederland iets gunstiger zin geamendeerd, doch de inwerkingtreding was door Frankrijk afhankelijk gemaakt van verdere voortgang op het gebied van het gemeenschappelijk vervoerbeleid.

II. Het compromis van 22 juni 1965

Het compromis kwam tot stand op initiatief van de toenmalige Franse Minister van Verkeer Jacquet. Frankrijk zag in, dat voortgang op de ingeslagen weg een volstrekte impasse zou betekenen; voorts sloot het aan bij de Franse politiek betreffende de institutionele positie van de EEG-Commissie (één week voor de EEG-crisis) om de EEG-Commissie uit te schakelen en er een zaak van de regeringen onderling van te maken.
Het compromis werd door Staatssecretaris Posthumus geaccepteerd omdat het redelijke garanties inhield voor een ontwikkeling in voor Nederland gunstige zin maar vrije prijsvorming, vooral voor de Rijnvaart van belang. Nederland moest echter belangrijke concessies doen, waarvan de voornaamste is een grote mate van publiciteit van prijzen, vervoervoorwaarden etc.
Het compromis houdt in dat in twee etappes een gemeenschappelijke ordening van de markt wordt tot stand gebracht; de eerste etappe duurt 3 jaar, de tweede etappe eindigt 31 december 1972, vóór welke datum bepalingen voor de verdere toekomst moeten worden vastgesteld. In de eerste etappe dienen regelingen te worden getroffen voor: de toegang tot het beroep van vervoerder, de concurrentie, overheidsinterventies, toerekening van infrastructuurkosten;

© NA, 2.05.313, Buitenlandse Zaken, blok 3, 1965-1974 (Nationaal Archief, Den Haag) inv.nr. 18634
http://resources.huygens.knaw.nl/europeseintegratie/doc/S02555

vóór 31 december 1972 moet er financieel evenwicht van de spoorwegen zijn (vooral in Duitsland nog ver te zoeken). Er moet een vrijwaringsclausule komen waardoor de Lid-staten zich tegen verstoring van het economisch evenwicht door de ontwikkeling van de vervoermarkt kunnen verzetten. Het belangrijkste onderdeel van het compromis is de tarifering. Het nu voorziene regime houdt een belangrijke verbetering in vergeleken bij het oorspronkelijke Commissievoorstel ter invoering van margetarieven. Er komen twee systemen:
1) referentietarifering, d.w.z. vrije prijsvorming, doch bij vervoer tegen prijzen liggende beneden en boven een bepaalde marge (= de referentietarieven), moeten de tarieven, vrachtprijzen en vervoervoorwaarden worden gepubliceerd.

2) verplichte margetarifering, met dien verstande dat bijzondere contrakten buiten de marges niet zijn uitgesloten: wèl zullen deze moeten worden gerechtvaardigd, en zullen zij worden gepubliceerd.

De referentietarifering zou in de eerste etappe van toepassing worden op de binnenvaart. De spoorwegen en het wegvervoer boven 50 km zouden in de eerste etappe aan de verplichte margetarifering worden onderworpen. In de tweede etappe zou onder de referentietarifering naast de binnenvaart tevens het vervoer van massagoederen (ook over weg en spoor) vallen. Voor wat betreft het aan referentietarifering te onderwerpen vervoer zouden de spoorwegen hun begroting sluitend moeten maken.

III. Uitwerking van het compromis.

De EEG-crisis bracht vertraging in de verdere ontwikkeling. Eerst op 28 Juli 1966 kwam de EEG-Raad weer voor vervoerkwesties bijéén. Inmiddels had de Commissie het compromis uitgewerkt in een herziening van haar voorstel betreffende uitvoering van het margetariefstelsel. Helaas houdt het gewijzigde voorstel een aantal bepalingen in, die van Nederlandse zijde als een stap terug worden gezien. Vooral tegen de mogelijkheid van invoering van minimum- en maximumtarieven door de Lidstaten ter voorkoming van ruïneuze concurrentie en misbruik van machtsposities bestaat bezwaar (art. 10). Naast de mogelijkheid van minimumtarieven wordt voorts de concurrentiepositie der Nederlandse vervoerders bedreigd door bepalingen die een bodem in de markt beogen te leggen door aan de prijzen minimumvoorwaarden te stellen betreffende de daarin te calculeren kosten.

De andere Lid-staten hebben alle wel oren naar de door de Commissie voorgestelde regeling. Nederland verklaarde haar echter onaanvaardbaar. Alleen van Duitse zijde (Minister Seebohm) werd aanvankelijk enige steun aan het Nederlandse standpunt verleend, echter meer om politieke redenen dan uit hoofde van overwegingen van vervoertechnische aard. De discussie werd voorts bemoeilijkt door vergaande Franse eisen met betrekking tot de publiciteit (men wenst zelfs de naam van de vervoerder gepubliceerd te zien), en met betrekking tot de rechtvaardiging van de buiten de "verplichte marges" gesloten contrakten (Frankrijk wilde rechtvaardiging vóóraf). Bovendien ontstonden tegenstellingen op institutioneel gebied: Frankrijk wenste de Commissie geen enkelijke bevoegdheid te geven bij de uitvoering van de marktordening.

IV. EEG-Raad 19 en 20 oktober.

Deze Raadzitting, onder voorzitterschap van staatssecretaris Posthumus, heeft niet tot enige oplossing van de nog bestaande vraagstukken geleid, maar wel tot een verduidelijking van de posities van de verschillende delegaties. Nederland stelde nogmaals niet te kunnen accepteren dat het systeem van vrije prijsvorming, zoals dit is overeengekomen in het compromis van 22 juni 1965, zou worden ondergraven door de mogelijkheid toch minimumprijzen in te voeren. Een nieuwe ontwikkeling was dat Frankrijk (Minister Pisani), waarbij Italië zich aansloot, erkende dat ook op andere manier bv. door capaciteitsbeheersing en concurrentieregels, de vrees weggenomen kan worden voor misbruik van machtsposities en ruïneuze concurrentie.

Duitsland, België en Luxemburg bleven echter fel gekant tegen het loslaten van de mogelijkheid van minimumprijzen. Zelfs eiste Minister Seebohm dat het ingaan van de tweede etappe van het vervoerbeleid (waarin de vrijheid van prijsvorming wordt uitgebreid) afhankelijk wordt gemaakt van een met eenparigheid te nemen Raadsbesluit, terwijl in het compromis van 22 juni 1965 erkend was dat deze tweede etappe automatisch zou ingaan.

Aan het slot van de Raadszitting werd een resolutie opgesteld waarin wordt vastgesteld dat in de Raad een gebrek aan overeenstemming is gebleken over het geheel van de vraagstukken betreffende de tarifering. De Commissie kreeg opdracht voorstellen te doen o.a. op het gebied van de capaciteitsbeheersing en de toegang tot het beroep; de Permanente Vertegenwoordigers zullen de bestudering moeten bespoedigen van de Commissievoorstellen inzake de concurrentie alsmede van de opvattingen der Commissie omtrent het UNIR-plan x)

Als algemene appreciatie van deze Raadszitting kan worden gesteld dat enerzijds te betreuren valt dat de standpunten van onze partners nog zover van het onze afliggen, dochtdat anderzijds verheugend is dat de tarificatie niet meer zo op de voorgrond staat bij de onderhandelingen over het vervoerbeleid. Het is evenwel duidelijk dat de Duitse steun voor Nederland is weggevallen en de meningsverschillen met onze Benelux-partners zijn verscherpt.

V. Volgende Raadszitting

Op 19 december komt de EEG-Raad in zijn samenstelling van Ministers van Verkeer wederom bijeen. Ter voorbereiding van deze Raadszitting wordt te Brussel door de Permanente Vertegenwoordigers aan de uitvoering van de bovengenoemde resolutie gewerkt.

Ministerie van Buitenlandse Zaken,
DIE/AE 22.11.66.

R

---

x) Het UNIR-plan is een in het kader van de Centrale Rijnvaart Commissie voorbereide stillegregeling, ter bestreiding van de overcapaciteit in de Rijnvaart. De EEG-Commissie heeft bezwaren tegen dit plan, die deels voortvloeien uit economische motieven, deels uit een juridische kwestie. De EEG-Commissie acht zich competent terzake van regeling van de Rijnvaart, en is voornemens zelf voorstellen op dit gebied te doen.