

Nota voor de Coördinatiecommissie voor Europese Integratie- en Associatievraagstukken.

Vervoerraad van 25 en 26 juni 1973.

Het initiatief tot het bijeenroepen van deze Raadszitting is uitgegaan van de Commissie. De toetreding van de nieuwe leden alsmede de wijziging in de samenstelling van de Commissie hebben haar tot dit initiatief gebracht. Ter voorbereiding van deze zitting die met name zal zijn gewijd aan de behandeling van de vraag of de algemene oriëntatie van de vervoerpolitiek wijziging behoeft, hebben de diensten van de Commissie een werkdocument voorbereid. Op basis van dit document zal in deze zitting een eerste algemene discussie plaatsvinden. Het ligt in het voornemen in het najaar nogmaals een zitting van de Raad te doen plaatsvinden, waarop dan op meer definitieve wijze een oriëntatie voor de verdere ontwikkeling zou kunnen worden vastgesteld.

In het algemeen kan met de teneur van ^{de} Commissie-document worden ingestemd, hoewel uiteraard op onderdelen kritiek kan worden uitgeoefend en Nederland zich ten aanzien van bepaalde suggesties gereserveerd of afwijzend zal moeten opstellen.

De stelling dat het gemeenschappelijk vervoerbeleid gericht moet zijn op de afschaffing van de scheiding tussen de nationale vervoermarkten, het bevorderen van de aanpassing van de capaciteit aan de behoeften van de economie, het leveren van vervoerdiensten tegen voor de gemeenschap zo laag mogelijke kosten, de verbetering van de rentabiliteit en de aan de afnemers geleverde prestaties is geheel in overeenstemming met de beleidslijnen die ten aanzien van de vervoerpolitiek door Nederland steeds zijn geformuleerd en verdedigd. Deze punten sluiten ook goed aan bij het compromis van 1965 dat het uitgangspunt bij de uitwerking van het gemeenschappelijke vervoerbeleid is.

Ook het programma dat de Commissie voorstelt om tot een doelmatige en bevredigende organisatie van de gemeenschappelijke vervoermarkt te komen is in overeenstemming met de Nederlandse zienswijze.

Hiertoe behoren maatregelen op het gebied van de capaciteit van het grensoverschrijdende wegvervoer, (de bilaterale en multilaterale contingenten), een regeling van de capaciteit voor de binnenscheep-

- vaart -

vaart, (de oplegging) een versoepeling van de tariefstructuur en de regeling van de toegang tot het beroep. Een gunstig aspect daarbij is dat de Commissie zich op het standpunt stelt dat het nationale vervoer niet minutieus zal behoeven te worden geregeld, doch dat kan worden volstaan met de aanvaarding van bepaalde principes en basiskriteria. Ook dit is in overeenstemming met de door de Regering bij verschillende begrotingsbehandelingen ingenomen standpunten. Nederland heeft daardoor de mogelijkheid om in belangrijke mate de nationale vervoermarkt in het bijzonder voor het openbaar personenvervoer in te richten en verder te ontwikkelen naar de eigen behoeften, rekening houdend met de lokale omstandigheden, zonder dat dit overigens afbreuk doet aan de ontwikkeling van de gemeenschappelijke markt.

De bovengenoemde maatregelen behoren in de terminologie van de Commissie tot de organisatie van de vervoermarkt. De andere maatregelen hebben de harmonisatie van de mededingingsvoorwaarden op het oog. Daartoe behoren de afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen, de fiskale en de sociale harmonisatie, de betrekkingen tussen de spoorwegen en de Staten en de samenwerking tussen de spoorwegondernemingen.

Achter deze opsomming gaat de bekende tegenstelling tussen de harmonisatie en liberalisatie van de vervoermarkt schuil. Juist met het oog op deze tegenstelling wordt het als een grote leemte in het Commissie-document gevoeld dat de Commissie in dit stadium niet alleen weinig zegt over de concrete inhoud van de verschillende maatregelen, maar vooral dat zij niet aangeeft hoe zij denkt over de wijze waarop in de tijd de maatregelen van beide categoriën zullen moeten worden genomen, met andere woorden op welke wijze de vervoermarkt stap voor stap kan worden geliberaliseerd en geharmoniseerd.

In het derde hoofdstuk preciseert de Commissie op welke wijze naar haar inzicht het vervoerbeleid kan bijdragen tot het "menselijk gezicht" van Europa. Hiertoe behoren acties op het gebied van milieubescherming, de ruimtelijke ordening en de regionale politiek. Ook hier ontbreekt evenwel enigerlei nadere uitwerking.

In dit verband zal de delegatie naar voren brengen dat het vervoer geen ondergeschikte rol ten behoeve van de ruimere problematiek van onze samenleving dient te hebben. Hierop is in verschillende landen in het verleden te zeer de nadruk gelegd, hetgeen mede tot gevolg heeft gehad dat de gemeenschappelijke vervoerpolitiek gebaseerd op de hierboven omschreven principes zo traag tot stand kan komen. Het vervoer neemt ten aanzien van deze problematiek geen andere plaats in dan bijvoorbeeld de industrie en de landbouw. Met betrekking tot de milieuverontreiniging door het verkeer zal de delegatie opereren volgens de door Nederland in een vorige Raadszitting afgelegde verklaring. (R/2698/72 Trans 158).

De Commissie noemt tenslotte nog een viertal andere onderwerpen waarop de actie van de Gemeenschap zich zou moeten concentreren. De eerste heeft betrekking op de coördinatie van de investeringen in verkeersinfrastructuur. Een verbetering van de reeds bestaande consultatieverplichting wordt ook dezerzijds wenselijk geacht. Ten aanzien van de technologische ontwikkelingen (nieuwe vervoertechnieken) zal communautaire actie noodzakelijk zijn. Het gevaar is immers niet denkbeeldig dat Nederland door zijn perifere ligging straks blijkt te worden geconfronteerd met verschillende systemen, die in de grote landen worden ontwikkeld. Ten aanzien van het derde door de Commissie genoemde onderwerp, het stedelijk vervoer, zal de delegatie verwijzen naar de daartoe thans reeds bij de Commissie onderhanden zijnde studies, terwijl zij de aandacht erop zal vestigen, dat reeds in andere internationale organisaties dit vraagstuk uitvoerig is en wordt bestudeerd. Dubbel werk dient derhalve te worden vermeden.

Tenslotte noemt de Commissie de verkeersveiligheid. Ook hierover heeft de delegatie in een vorige Raadszitting een document ingediend (R/2697/72 Trans 157). Waar dit vraagstuk in verschillende internationale organisaties (CEMT, ECE) reeds uitvoerig wordt bestudeerd zal de actie van de Gemeenschap niet tot verdere studie mogen leiden. Veeleer zal de Gemeenschap moeten zorgen dat elders reeds genomen besluiten op communautair niveau worden "hard" gemaakt.

In het vierde hoofdstuk bepleit de Commissie gemeenschappelijke actie op het gebied van de zeevaart, de zeehavens en luchtvaart.

Ten aanzien van de zee- en luchtvaart zal Nederland instemmen met nader overleg tussen de Lid-Staten en de Commissie over de onderwerpen waarop een eventuele actie van de Gemeenschap zou moeten worden gericht. Indien het nut van gemeenschappelijk optreden is vastgesteld en daarover voldoende eenheid van gedachten bestaat kan worden bezien op welke wijze zulks zal worden geëffectueerd.

Ten aanzien van de zeehavens zal de delegatie kunnen instemmen met voortzetting van het overleg van de Commissie met de zeehavenbeheerders, waarbij ook de regeringen der Lid-Staten zullen moeten worden betrokken.

Wat de wijze van behandeling van het onderhavige document betreft, zou na een eerste discussie wellicht het beste besloten kunnen worden om de Commissie uit te nodigen haar werkstuk nader te concretiseren, met name in de richting van mogelijkheden voor een werkprogramma. Van Nederlandse kant kan dan ook het beste zo worden geïnterveniëerd dat daaruit duidelijk blijkt hoe naar Nederlands inzicht een evenwichtig werkpakket zou moeten zijn samengesteld.

Afmetingen en gewichten en communautair contingent.

De oriëntatie van mei 1972 met betrekking tot de afmetingen en gewichten is door de nieuwe toegetreden Lid-Staten en wel in het bijzonder op het punt van de enkelvoudige asdruk niet aanvaard, zodat nu een tegenstelling tussen de oude en nieuwe Lid-Staten op dit punt is ontstaan.

De oude Lid-Staten, dus ook Nederland, houden aan de oriëntatie vast, teneinde het bereikte compromis niet in de waagschaal te stellen. Door Frankrijk met name wordt geprobeerd nieuwe Lid-Staten de oriëntatie te doen aanvaarden, door het weigeren van medewerking met betrekking tot het communautaire contingent.

De quota voor de nieuw toegetreden Lid-Staten, die in december 1972 zijn vastgesteld en door deze te laag werden geacht, zouden namelijk opnieuw worden bestudeerd en eventueel worden aangepast.

Door de Commissie is een voorstel tot verhoging van de quota ingediend, dat voor de nieuwe Lid-Staten uiteindelijk aanvaardbaar was. Frankrijk wil echter geen medewerking verlenen, op grond van de niet aanvaarding van de oriëntatie t.a.v. de afmetingen en gewichten.

Het is niet te verwachten dat op het punt van de afmetingen en gewichten vooruitgang zal kunnen worden geboekt, hetgeen waarschijnlijk zal meebrengen dat Frankrijk de verhoging van de contingenten der nieuwe Lid-Staten zal blijven blokkeren.

Van Nederlandse zijde zal worden gestreefd te vermijden dat de onenigheid over deze zaken een nadelige invloed uitoefent op de behandeling van andere onderdelen van de vervoerpolitiek.