

Nota voor de Coördinatie Commissie

Vervoerraad van 22 en 23 november.

1. Mededeling van de Commissie met betrekking tot de ontwikkeling  
gemeenschappelijk vervoerpolitiek (doc. R/2631/73 (TRANS 101))

Reeds aan het begin van het optreden van de Commissie in haar nieuwe samenstelling heeft de heer Scarascia Mugnozza een document aangekondigd waarin hij nieuwe ideeën t.a.v. de toekomstige ontwikkeling van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek zou formuleren.

Aanvankelijk hadden de diensten van de Commissie een stuk voorbereid, dat evenwel de goedkeuring van de Commissie niet kon wegdragen, een der redenen waarom de Raadszitting van juni jl. geen voortgang kon vinden. Het thans ter tafel liggende stuk heeft de hoofdsteden eerst kortelings bereikt. Niettemin heeft het voorzitterschap er sterk op aangedrongen nog dit jaar hierover een algemene discussie te hebben. De ter beschikking staande tijd heeft echter de voorbereiding van deze discussie zowel in de hoofdsteden als in het Comité van Permanente Vertegenwoordigers aanzienlijk bemoeilijkt. Nochtans heeft onder meer de Nederlandse delegatie steun verleend aan de Commissie en het voorzitterschap om toch op korte termijn op Raadsniveau een begin te maken met de discussie. De reden daarvoor is in de eerste plaats dat toch zal moeten worden geprobeerd om niet te lang bezig te zijn met algemene discussies, en om vrij snel tot een concreet programma te komen. Een tweede overweging is dat Nederland een discussie op basis van het stuk van de Commissie niet uit de weg behoeft te gaan, omdat dit in grote lijnen overeenkomt met de ideeën die Nederland ten aanzien van de ontwikkeling van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek leven. (Voor een korte inhoudsopgave moge worden verwezen naar de bijlage).

De hoofdlijn van het document is gelegen in de relatie die tussen vervoerpolitiek in ruimere en die in engere zin moet worden gelegd. Onder dit laatste wordt verstaan de vervoerpolitiek zoals de Gemeenschap die tot nu toe heeft gevolgd en die zich met name bezig hield met de vervoermarkt en de daarop optredende vervoerondernemingen.

De vervoerpolitiek in ruimere zin omvat daarbij die onderdelen die verbandingen leggen met ander terreinen van beleid.

Dit leidt in de gedachtengang van de Commissie, vooral tot de wenselijkheid van een gemeenschappelijke aanpak van de investeringen in de infrastructuur. Rekening houdende met de eisen van ruimtelijke ordening en milieu zou daarvoor een algemeen plan moeten worden opgesteld waarvan de uitvoering in de onderlinge samenwerking tot stand zou moeten worden gebracht. De Commissie is van oordeel dat naarmate de nadruk meer op gemeenschappelijke actie als deze wordt gelegd kan het overheids ingrijpen in de vervoermarkt successievelijk verminderen.

Het is te betreuren dat de Commissie haar ideeën inzake een gemeenschappelijke infrastructuurpolitiek niet verder uitwerkt. Wellicht denkt zij aan onderzoeken zoals het Nederlands Economisch Instituut van het verkeer en vervoer in Nederland heeft verricht met het oog op de toekomstige infrastructuurpolitiek van de Nederlandse Regering. Nauw met het infrastructuurbeleid verbonden is de regionale politiek een verband dat ook in Nederland is onderkend. De Commissie heeft al eerder, in een op verzoek van Italië opgesteld, document de relatie tussen beide gelegd. De thans in de Gemeenschap aan de orde zijnde voorstellen inzake een regionaal beleid sluiten naar het oordeel van de Commissie hierbij aan.

De relaties die de Commissie legt met andere onderdelen van actie, zoals die met het sociale, fiskale, en industriële beleid en met de energiepolitiek, worden weinig concreet uitgewerkt.

Ten aanzien van het door de Commissie voorgestelde werkprogramma voor de eerstkomende jaren zal de delegatie de Nederlandse prioriteit naar voren brengen. Voor het wegvervoer betekent dat een verbetering van de mogelijkheden voor het internationale wegvervoer op korte termijn, en op langere termijn een regeling van de capaciteit van het internationaal vervoer gebaseerd op de individuele behoefte. Voor de spoorwegen houdt dit in een versterking van de commerciële en technische samenwerking der spoorwegondernemingen, en de regeling van de verhouding van de spoorwegondernemingen tot de overheid.

Voor de binnenvaart een spoedige inwerkingtreding van de opleg-regel waardoor ingrijpen in de prijsvorming in de internationale binnenvaart kan worden vermeden. In het algemeen dient de vervoerpolitiek gericht te zijn op het elimineren van discriminaties, die in verschillende Lid-Statens nog veelvuldig voorkomen (Seehafenausnahme Tarifi

Op ambtelijk niveau in de Gemeenschap heeft inmiddels overleg plaatsgevonden over het vraagstuk wat er nu verder met dit stuk gebeuren moet. Konkrete voorstellen heeft de Commissie zelf niet. De beste benadering - waarvan ook Nederland voorstander is - zal zijn dat de Raad zich zowel algemeen als in detail met het Commissie document bezighoudt, waarna de Commissie daaruit - ten behoeve van een nog op te stellen werkprogramma - de nodige konklusies trekt. Inmiddels zullen dan ook de adviezen van het Parlement en het Economisch en Sociaal Comité binnen zijn, zodat de Raad dan in een tweede zitting het werkprogramma voor de eerstkomende jaren definitief kan vaststellen.

2. Afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen (doc.T/586/73 (TRANS))

De gemeenschappelijke oriëntatie die in mei 1972 tussen de toenmalige Lid-Staten is bereikt ten aanzien van een aantal hoofdpunten op het gebied van de afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen heeft in de consultaties die hierover met de nieuwe Lid-Staten heeft plaatsgevonden, niet de instemming van die landen kunnen verkrijgen. Hun afwijzing betrof met name de enkele asdruk van 11 ton en het maximum totaal gewicht van 40 ton. De verdere besprekingen hierover hebben niet tot overeenstemming geleid. De nieuwe Lid-Staten stellen geen hogere asdruk dan 10 ton te kunnen aanvaarden het maximum totaal gewicht roept minder problemen op maar is voor hen evenmin aantrekkelijk. Inmiddels heeft een Groep van deskundigen samen met de Commissie zich gebogen over de verschillende bijkomende technische voorwaarden. Een eerste rapport van die groep heeft aangetoond dat ook op dat onderdeel nog weinig overeenstemming zich aftekent.

Hoewel het aanbeveling zou verdienen indien tussen de negen thans een gemeenschappelijke oplossing zou kunnen worden bereikt, zijn er geen tekenen die er op wijzen dat zulks in de komende Raadsvergadering mogelijk zal zijn. De nieuwe Lid-Staten zullen zonder twijfel aan het eerder ingenomen standpunten vasthouden. Daarnaast is niet te verwachten dat Frankrijk, dat bereidheid heeft getoond van de thans daar geldende asdruk van 13 ton terug te gaan naar 11 ton, een nog verdere stap zal willen doen. Wat Nederland betreft zou een asdruk van 10 ton aanvaardbaar zijn, aangezien dat overeenkomt met de thans in Nederland geldende norm.

Daar staat tegenover dat het maximum totaal gewicht van 40 ton een grens is die voor Nederland als minimum positie moet worden aangemerkt (huidige norm is 50 ton).

Er is niets mee gewonnen indien in deze vergadering een conflict over dit onderwerp zou worden ontketent. Gezien de huidige omstandigheden zou het beter zijn indien het vraagstuk voorlopig terzijde zou worden gelegd. Mogelijkheden hiertoe lijken aanwezig in het kader van een op te stellen werkprogramma op basis van het nieuwe document van de Commissie over de ontwikkeling van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek. In dat werkprogramma zou het vraagstuk van de afmetingen en gewichten een lagere prioriteit moeten krijgen. De deskundigen zouden intussen hun werkzaamheid met betrekking tot de bijkomende technische voorwaarden kunnen voortzetten.

### 3. Communautair contingent. (doc. R/1490/73 (TRANS 60))

In VO 2829/72 van de Raad van 28 december 1972, waarbij het communautaire contingent voor het goedenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten met twee jaar werd verlengd, aan de Lid-Staten nieuwe aantallen worden toegekend en aan de nieuwe Lid-Staten een aandeel is verleend, is bepaald dat de Raad vóór 31 maart zal besluiten of een aanpassing van het aantal aan de nieuwe Lid-Staten toegewezen vergunningen gerechtvaardigd is, rekening houdend met de ontwikkeling sedert 1969 van het vervoer tussen deze Staten en de oude Lid-Staten.

In verband hiermede heeft een groep van deskundigen tesamen met de Commissie de desbetreffende statistische gegevens bestudeerd, hetgeen heeft geleid tot het thans ter discussie staande Commissievoorstel waarin het aandeel van de nieuwe Lid-Staten met ca 50% wordt verhoogd. Nederland heeft zich steeds op het standpunt gesteld dat de nieuwe Lid-Staten een redelijk aandeel in het communautaire contingent dienden te hebben zonder dat dit, vergeleken met de aandelen van de oude Lid-Staten, tot excessief hoge getallen zou mogen leiden. De bij VO 2829/72 vastgelegde aantallen waren inderdaad aan de lage kant. Het huidige voorstel is voor Nederland aanvaardbaar. Alleen Frankrijk en Italië hebben een reserve aangetekend, aangezien zij van mening zijn dat het hier gaat om een feitelijke kwestie, doch veeleer om een politieke beslissing. Daarnaast zijn deze delegaties van mening dat zolang de nieuwe Lid-Staten weigerachtig blijven mede te werken aan een oplossing van het vraagstuk der afmetingen en gewichten, er geen reden is om op dit punt tegenover deze Lid-Staten een tegemoetkomende houding aan te nemen.

4. Wijziging Eerste Richtlijn 1962 (liberalisatie wegvervoer).  
doc. R/2624/73 (TRANS 98)

Deze richtlijn bepaalt ten aanzien van een aantal soorten vervoer dat zij hetzij zonder bijzondere vergunning van een ander land mogen worden verricht hetzij met behoud van een bijzondere vergunning welke dan echter zonder kwantitatieve beperkingen moet worden verleend. Het gaat hier in het algemeen om vervoeren van minder belang.

Thans ligt een voorstel van de Commissie voor tot wijziging van deze richtlijn, welk voorstel door Nederland als van minimaal belang wordt gekwalificeerd. Nederland heeft daarom, van mening dat er alle aanleiding was voor een meer omvattende herziening van deze richtlijn, een groot aantal eigen voorstellen ter tafel gebracht. Deze voorstellen worden over het algemeen gesteund door de Benelux-partners en het Verenigd Koninkrijk; de meningen der overige delegaties zijn verdeeld. De vraag doet zich thans voor of een compromis over een deel der Nederlandse voorstellen mogelijk resp. wenselijk is.

Mogelijk is een compromis wel, zij het dat voorstellen van enige reële betekenis (o.a. transito-vervoer, bederfelijke levensmiddelen en het eigen vervoer van goederen) daarin waarschijnlijk niet begrepen zullen zijn. De vraag of een compromis wenselijk is dient beoordeeld te worden in het licht van beantwoording van de vraag of de overige Lid-Staten enige bereidheid zullen tonen daadwerkelijk mede te werken aan een wezenlijk stuk echte liberalisatie op korte termijn. In het geheel van liberalisatie-maatregelen moet immers deze Eerste Richtlijn als marginaal worden beschouwd. Hierbij zij aangetekend dat de Minister van Verkeer en Waterstaat in deze Raad het vraagstuk van de liberalisatie duidelijk aan de orde wil stellen in het kader van de discussies over het nieuwe Commissie-document. Aangezien tot dusverre meer aandacht is besteed aan harmonisatie der concurrentie-voorwaarden dan aan liberalisatie en het evenwicht tussen beide gebieden binnenkort sterker dreigt te worden verstoord wanneer een beslissing moet worden genomen over de eerste richtlijn tot harmonisatie van de structuur der motorrijtuigenbelastingen, is Nederland van mening dat alsdan tegelijkertijd een wezenlijk stuk liberalisatie moet worden gerealiseerd. De vraag of een compromis over de herziening van de liberalisatie-richtlijn van 1962 tot stand zal komen met Nederlandse medewerking, is derhalve afhankelijk van concrete verwachtingen tot wezenlijke liberalisatie-maatregelen in het bovengenoemde kader.

5. Toepassing VO 543/69 (sociale harmonisatie wegvervoer) R 2625/73

Deze verordening regelt de rij- en rusttijden van het personeel in het nationale en internationale wegvervoer. Artikel 17 van de verordening bepaalt dat de Commissie jaarlijks op basis van door de Lid-Staten verstrekte gegevens een verslag over de toepassing aan de Raad voorlegt. Thans liggen twee rapporten voor welke met aanmerkelijke vertraging zijn tot stand gekomen. In de aanbiedingsnota wordt gewezen op de wenselijkheid van snellere rapportage <sup>alsmede</sup> van een meer homogene toepassing van en controle op de bepalingen van de verordening.

Het is niet de bedoeling in deze Raad een discussie over deze aangelegenheid te entameren. De Commissie zal terzake een korte verklaring afleggen, waarop de Raad zal reageren door een verklaring in de notulen, waarin kennis wordt genomen van de rapportage door de Commissie en er bij de Lid-Staten op wordt aangedrongen te komen tot een meer homogene toepassing der verordening. Dit behoeft geen bezwaren te ontmoeten. Een meer diepgaande discussie zou in een der volgende vergaderingen kunnen plaatsvinden, nadat de deskundigen zich over de verschillende hieraan verbonden problemen hebben gebogen. Daarbij komen o.m. aan de orde de omstandigheid dat b.v. in Italië nationale bepalingen over controle en sancties nog ontbreken, voorts de onderlinge bijstand tussen de Lid-Staten over de controle op de naleving. De Commissie wenst aandacht besteed te zien aan uniformisatie van controle en sancties, hetgeen naar Nederlandse opvattingen illusoir moet worden geacht bij ontbreken van harmonisatie van strafrecht. Een punt dat volgens Nederland evenzeer zou moeten worden gezien is een verdere versoepeling en vereenvoudiging van het geheel waardoor de verordening beter hanteerbaar wordt en een juistere naleving in sterkere mate gegarandeerd.