

Memorandum van de Nederlandse Regering betreffende het
Europese vervoerbeleid

Inleiding

De noodzaak van een meer evenwichtige en harmonische ontwikkeling in de activiteiten de Gemeenschap wordt door ieder erkend. De redenen hiervoor van budgettaire en politieke aard zijn bekend.

Bij deze bezinning op verbetering van het functioneren van de Gemeenschappen en de ontwikkeling van nieuw beleid kan niet worden voorbijgegaan aan het Europese vervoerbeleid. Vervoer is immers een wezenlijk element van de gemeenschappelijke markt. Slechts door middel van een Europees vervoerbeleid, dat is gebaseerd op de grondbeginselen van deze gemeenschappelijke markt, kunnen de voordelen die de Europese eenwording aan de economieën en de onderdanen van de Gemeenschap kan bieden volledig tot het recht komen. Ook macro-economische redenen tonen de noodzaak van ont-plooiing van deze sector overtuigend aan.

In de Raad van Ministers van Ministers van Vervoer van 23 februari 1983 en in de Europese Raad van 21 en 22 maart j.l. is van Nederlandse zijde toegezegd, enige gedachten over het Europees vervoerbeleid aan de partners te zullen voorleggen. Daarbij is aansluiting gezocht bij de waardevolle mededeling van de Europese Commissie, getiteld "Op weg naar een Gemeenschappelijk Vervoer Beleid-vervoer over-land" en bij de resultaten van eerder overleg in Raadskader.

Naar een Europees vervoerbeleid.

Geconstateerd moet worden dat tot dusver nog belangrijke schakels ontbreken in de communautaire aanpak van de vervoersector. Weliswaar zijn op deelterreinen vorderingen gemaakt, maar van een samenhangend communautair vervoer-

beleid kan moeilijk worden gesproken, ondanks het feit dat het EEG-Verdrag in artikel 3 het gemeenschappelijk vervoerbeleid - op gelijke voet met het gemeenschappelijk landbouwbeleid en de gemeenschappelijke handelspolitiek - als één van de hoofdactiviteiten voor het bereiken van de doelstellingen van de Gemeenschap heeft aangeduid.

De Nederlandse Regering is van oordeel dat deze teleurstellende stand van zaken niet kan worden toegeschreven aan het geringe belang van het vervoer voor de Europese Gemeenschap. Het aandeel van het vervoer in het nationale produkt van de Gemeenschap bedraagt niet minder dan 6% en is derhalve hoger dan dat van de landbouw (5%). De vervoerssector in de Gemeenschap biedt voorts werk aan ongeveer 6 miljoen werknemers.

Vervoer is overigens een economische activiteit, die niet uitsluitend op eigen merites kan worden gezien. Het vormt immers een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van de intrahandel, de industrie en de landbouw. Verbetering van het vervoerbeleid en de vervoerinfrastructuur binnen Europa zal leiden tot verlaging van produktiekosten en aldus ook tot verbetering van het concurrentievermogen van de Europese economie, ook t.o.v. derde landen. Europa doet zichzelf derhalve tekort, indien het de besluitvorming over het communautair vervoerbeleid blijft uitstellen. Hiervoor is te minder aanleiding, omdat ontwikkeling van dit beleid niet gepaard hoeft te gaan met een beslag op additionele begrotingsmiddelen van de Gemeenschap. Veeleer kan worden aangenomen, dat het vervoerbeleid (zoals door Nederland nagestreefd) voor alle lidstaten tot aanzienlijke besparingen zal leiden. In dit verband zij erop gewezen dat het ontbreken van een werkelijk gemeenschappelijke, vrije vervoersmarkt leidt tot grote inefficiëntie van de produktiefactoren (vervoermiddelen), d.w.z. tot een geschat rendementsverlies van ettelijke miljarden ECU per jaar, hetgeen de prijzen van de vervoerde goederen voor de gebruiker onnodig verhoogt en de concurrentiepositie van het Gemeenschapsprodukt aantast.

Naar Nederlandse opvatting dient spoedig op het hoogste politieke niveau overeenstemming te worden bereikt over de prioriteit van het communautaire vervoerbeleid. Aanzetten hiertoe zijn al gegeven in de Europese Raad. Dit dient te worden gebaseerd op het principe van vrij verkeer van diensten en vergroting van de effectiviteit en rentabiliteit van de vervoerssector. Zo spoedig mogelijk zou moeten worden afgerekend met de thans nog bestaande kostbare en discriminerende belemmeringen, welke binnen de Gemeenschap bestaan. Het is niet logisch dat het beginsel van vrij verkeer van goederen en personen in belangrijke mate is gerealiseerd, terwijl voor het vervoer, waarmee dit vrij verkeer daadwerkelijk uitgevoerd kan worden, velerlei belemmeringen blijven bestaan. Overigens kan volgens de Nederlandse regering de vraag worden gesteld of de algemene beginselen, die het EEG-Verdrag heeft gesteld ten aanzien van de verlening van diensten, sedert het verstrijken van de overgangperiode niet ook op de vervoersector van toepassing zijn.

Belemmeringen in het vrij verkeer van diensten bestaan met name in het wegvervoer, waar krappe bilaterale en communautaire contingenten de ontplooiing van het vervoer onnodig belemmeren.

Het vervoer heeft de functie om vraag en aanbod van goederen met elkaar in verbinding te brengen, d.w.z. het vrije verkeer van goederen te verwezenlijken. Deze functie kan niet tot zijn recht komen in een stelsel van contingenten en andere beperkingen. In de Vervoerraad van 23 februari 1983 werd derhalve door Nederland een voorstel aangekondigd om aan deze onbevredigende situatie een einde te maken.

Dit voorstel luidt als volgt.

Indien de eerder genoemde vraag naar de eventuele toepasselijkheid van de algemene Verdragsbepalingen terzake van de vrijheid van dienstverlening negatief zou worden beantwoord, bepleit de Nederlandse regering om volgens een vast, automatisch systeem van jaarlijkse verruiming van de

bilaterale en communautaire contingenten het wegvervoer in een periode van maximaal vijf jaar volledig te liberaliseren. Indien noodzakelijk voor de waarborging van de kwaliteit van het vervoersaanbod, acht Nederland een communautair stelsel van vergunningen tot regeling van de toegang tot de wegvervoersmarkt aanvaardbaar.

In dit stelsel wordt aan iedere ondernemer die voldoende ervaring heeft op de nationale markt en die voldoet aan de geharmoniseerde eisen voor wat betreft de toelating tot het beroep van internationaal wegvervoerder, een vergunning met onbeperkte geldigheidsduur verstrekt, waarmee grensoverschrijdend vervoer tussen alle lidstaten kan worden verricht, zoals thans het geval is met de communautaire vergunningen. De criteria voor de omvang van deze vergunningen en de hoeveelheid vergund laadvermogen zijn uitsluitend de feitelijke, gekwalificeerde vervoerscapaciteit van de individuele ondernemer en zijn potentiële vervoersomzet. Dit betekent dat aan iedere ondernemer vergunningen worden toegekend voor het aantal vrachtauto's dat hij zelf nodig acht. Immers, slechts de ondernemers zijn in staat te bepalen hoe groot de vraag is.

Dit stelsel laat overigens onverlet dat er een adequate controle dient te zijn op het voldoen van de ondernemers aan de genoemde criteria en op de naleving van de geldende wettelijke voorschriften terzake van overbelading, Verordening 543/69 enz. Macro-economische factoren dienen in beginsel geen rol te spelen bij het verlenen van vergunningen. In tijden van ernstige marktverstoring zou echter middels toepassing van het vergunningenstelsel communautaire actie mogelijk moeten zijn, gericht op een zekere, tijdelijke marktordening.

In dit verband zij opgemerkt dat de nadrukkelijke aandacht die het spoorwegvervoer in bepaalde lidstaten heeft om redenen

van algemene politieke aard niet ten nadele van het wegvervoer mag uitwerken. De spoorwegen dienen in beginsel op commerciële wijze op de markt te opereren en hun efficiency te verhogen, en niet via subsidies bepaalde markten kunstmatig vast te houden ten nadele van andere vervoerstakken. Het kunstmatig en op niet-commerciële basis bevorderen van spoorvervoer ten koste van wegvervoer of binnenvaart verhoogt de vervoerkosten voor de Gemeenschap als geheel en werkt verstorend in de concurrentie tussen de vervoertakken. Derhalve dienen de concurrentievoorwaarden tussen alle vervoertakken te worden gelijkgetrokken.

Daartoe zouden de spoorwegondernemingen de volgende maatregelen moeten treffen.

- selectieve marketing;
Het is de verantwoordelijkheid van de spoorwegen om zelf te bepalen of zij zich op de voor de spoorwegen meest geëigende en meest lucratieve markten bewegen, zodanig dat de doelstelling van kostendekking hiermee wordt bevorderd;
- herstructurering van het aanbod van railvervoerdiensten;
Dit betekent dat spoorwegen zich niet dienen te bewegen in markten, die qua structuur niet geschikt zijn voor spoorvervoer. Daarnaast zullen zij hun produktiesysteem sneller moeten aanpassen aan de zich steeds wijzigende vraag naar railvervoerdiensten;
- kostenbesparingen;
De spoorwegen zullen zelf de efficiency verder moeten verhogen, waar nodig versoberingen invoeren, onrendabele vervoeren moeten heroverwegen etc.
- verdere uitbouw van spoorwegsamenwerking.

De nationale overheden zullen zich moeten richten op een commercieel beleid voor spoorvervoer, waarbij kostendekking als minimale eis voor de langere termijn wordt gesteld. Daarnaast dienen de overheden spoorwegsamenwerking, standaardisatie en pooling van materieel te blijven bevorderen.

De communautaire binnenvaart heeft vooral behoefte aan een betere afstemming van vraag en aanbod van vervoerdiensten op elkaar. Van primair belang is hierbij, dat nationale sloopregelingen zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd. Het voorbehoud van cabotage voor schepen van eigen nationaliteit leidt tot inefficiëncy en kostenverhoging van de vervoersdiensten.

In de luchtvaart is van een vrij regime nog geen sprake. Ook hier dient spoedig een vrij dienstenverkeer op communautaire grondslag tot stand te komen. Een eerste stap dient te zijn, dat zo spoedig mogelijk voor deze sektor een besluit wordt genomen, waarmee het "stand-still" beginsel overeenkomstig artikel 76 van het EEG-Verdrag wordt vastgelegd.

De zeescheepvaart, met haar mondiaal karakter, vergt vooral een meer samenhangend en communautair bepaald extern beleid. Dit geldt onder meer voor de oplossing van eventuele conflicten over de toepassing van de Gedragscode voor lijnvaartconferenties. Voor wat betreft het interne EG-beleid dient zo spoedig mogelijk een regeling worden aanvaard, waardoor de toepassing van de concurrentieregels van het EEG-Verdrag (artikelen 85 en 86) op de zeescheepvaart tot stand komt.

Een goede vervoerinfrastructuur in de Gemeenschap is een voorwaarde voor vlotte afwikkeling van het vervoer over de weg, per spoor en via binnenwateren. Nederland blijft voorstander van het voteren van jaarlijkse bijdragen uit de EG-begroting voor infrastructuurprojecten van communautair belang.

De Nederlandse regering dringt er voorts op aan, dat binnen het totale EG-beleid in de toekomst hogere prioriteit wordt gegeven aan het vervoer. De Europese Raad van Stuttgart zou de Raad kunnen uitnodigen daartoe zo spoedig mogelijk maat-

regelen te treffen tot opheffing van de belemmeringen, die tot op heden de door het Verdrag voorgeschreven liberalisatie van met name het wegvervoer hebben verhinderd. Tevens zou de Europese Raad kunnen concluderen, dat jaarlijks voortgangs-rapportage over de ontwikkeling van het vervoerbeleid aan hem wordt uitgebracht. Ter uitvoering van deze besluiten dient de Raad van Ministers, in passende samenstelling, frequenter te vergaderen.