

MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN

PLEIN 23 - 'S-GRAVENHAGE - TEL. 614941

226618 B  
15 juli 1974  
Mica  
vub

TER KENNISNEMING

MINISTERRAAD 25 JULI 1974 12<sup>o</sup>

AAN

De Minister-President

Voorzitter van de Raad  
van Ministers

Departementsonderdeel: Directie Integratie Europa

Datum: 8 juli 1974

Onderwerp: Verslag 295e zitting Raad  
der Europese Gemeenschappen

Kenmerk: DIE - 156309

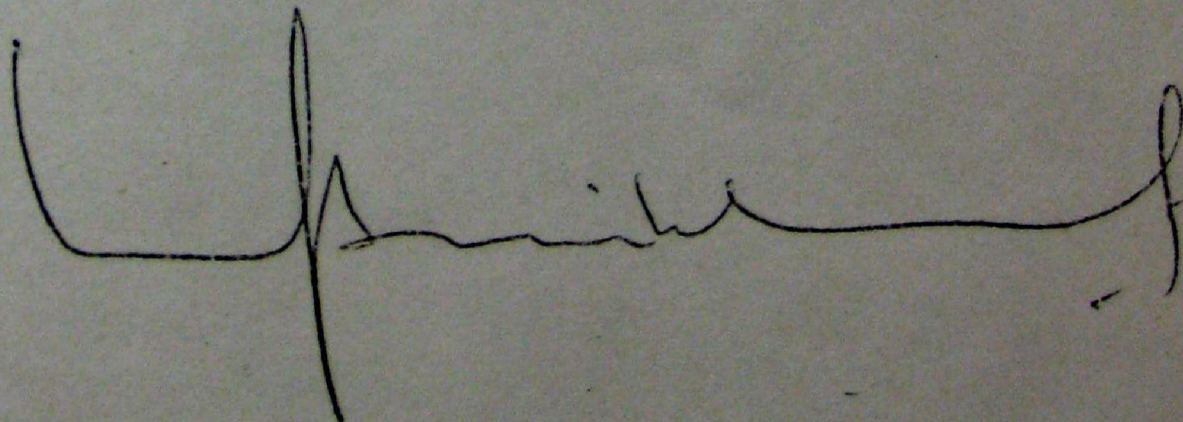
MR 25/7.

TER INFORMATIE

Ik heb de eer U hiernevens ter informatie van de Ministerraad te doen toekomen een verslag van de op 27 juni 1974 te Luxemburg gehouden bijeenkomst van de Raad der Europese Gemeenschappen gewijd aan vervoervraagstukken.

Spoedshalve is een exemplaar van dit verslag rechtstreeks aan de leden van Uw Raad en aan alle Staatssecretarissen toegezonden.

DE STAATSSECRETARIS VAN BUITENLANDSE ZAKEN,





VERSLAG VAN DE 295e ZITTING VAN DE RAAD  
VAN MINISTERS VAN DE EUROPESE GEMEEN-  
SCHAPPEN (VERVOER) OP 27 JUNI 1974 TE  
LUXEMBURG.

-----

1. Agenda (doc. 1192/74).

Aan de agenda van de Raad werden onder het punt diversen toegevoegd een Nederlandse verklaring over de 450 kilometer-limiet die voorkomt in Verordening 543/69 (arbeidsvoorwaarden in het wegvervoer), een Italiaanse verklaring over de afmetingen en gewichten, en een verklaring van de Commissie over haar voornemen om prognoses op te stellen met betrekking tot het goederenvervoer.

2. A-punten.

De lijst van A-punten werd goedgekeurd (doc. 1193/74).

3. Verklaring van Commissaris Scarascia Mugnozza.

Door Commissaris Scarascia Mugnozza werd een verklaring afgelegd over de toestand van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek. In deze verklaring werd een overzicht gegeven van de stand van de werkzaamheden sedert de verschijning van de mededeling van de Commissie over de gemeenschappelijke vervoerpolitiek in oktober 1973 en werd aangegeven welke zaken met urgentie behandeld dienen te worden. Na te hebben gewezen op de band die er bestaat tussen de gemeenschappelijke vervoerpolitiek en andere beleidsterreinen, zoals de energiepolitiek, de regionale politiek en de ruimtelijke ordeningspolitiek, herinnerde de Heer Scarascia aan de drie wezenlijke elementen die volgens de Commissie nodig zijn om te komen tot een gemeenschappelijk verkeers- en vervoersysteem. Dit zijn: realisering van een gemeenschappelijke vervoermarkt waarop de vervoerprestaties vrij kunnen worden geleverd; vorming van een gemeenschappelijk wegennet, als resultaat van onderlinge afstemming van de nationale investeringsplannen in de infrastructuur; en coördinatie en wederzijdse aanvulling tussen de vervoerstakken en de verkeersnetten, waardoor de invoering van nieuwe technieken gemakkelijker mogelijk wordt. In dit verband zag de Heer Scarascia als prioritair voor de realisering van dit gemeenschappelijke verkeers- en vervoersysteem, een oplossing van de problemen rond de financiële situatie bij de spoorwegen en de harmonisering van hun financiële betrekkingen met de staat. Voorts memoreerde hij de pogingen die de Commissie in het werk stelt om de bestaande consultatieprocedure op het gebied van de investeringen in de infrastructuur die van communautair belang zijn, enigszins te verbeteren. In dit kader hebben onlangs consultaties plaatsgevonden over het kanaaltunnelproject en het Duitse verkeerswegenplan. De Heer Scarascia sprak vervolgens de hoop uit dat de nog lopende onderhandelingen over de eerste richtlijn tot aanpassing van de nationale systemen van belasting op bedrijfsvoertuigen nog dit jaar kunnen worden afgerond, zodat de werkzaamheden voor de invoering van een globaal systeem van tarificatie voor het gebruik van verkeerswegen spoedig kunnen beginnen. De Commissie zal in de loop van 1975 met voorstellen komen betreffende de organisatie van de vervoermarkt. Deze voorstellen zullen betrekking hebben op de tarieven, de capaciteit en de concurrentievoorwaarden. De voorbereidende werkzaamheden zullen in nauw overleg met de Lid-Staten en het bedrijfsleven plaatsvinden. De Commissie zal tevens blijven ijveren om een oplossing te vinden voor de problemen die zich voordoen rond de oplegging voor de binnenvaart en de afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen. Op het gebied van de verordening



543/69 (arbeidsvoorwaarden in het wegvervoer) is de Commissie bezig experts te horen om te komen tot een betere toepassing van de verordening. De Heer Soarascia wees erop dat in dit verband een spoedige inwerkingtreding van het AETR-verdrag voor de Gemeenschap in haar relatie met derde landen, wenselijk is. Ten aanzien van de harmonisering van de arbeidsvoorwaarden in de binnenvaart zal de Commissie binnenkort een voorstel voor een verordening indienen. Ook de verkeersveiligheid heeft de aandacht van de Commissie. Er is reeds overleg met deskundigen geweest om een gemeenschappelijke houding ten opzichte van de maximumsnelheden te bereiken. Eveneens zullen in dit verband aan de orde komen het vervoer van gevaarlijke stoffen, harmonisatie van rijbewijzen en de technische controle van voertuigen. Met betrekking tot de zeevaart en de luchtvaart zal de Commissie de reeds gelegde contacten met vertegenwoordigers van deze vervoerstakken nader uitdiepen.

De Heer Soarascia legde de nadruk op de grote betekenis van het onlangs door het Hof uitgesproken arrest, waarin werd bevestigd dat de algemene voorschriften van het verdrag ook op het vervoer, inclusief zeescheepvaart en luchtvaart van toepassing zijn. Dit gaf hem aanleiding om zich af te vragen of het moment niet gekomen is om ook op het gebied van de zeescheepvaart en de luchtvaart gemeenschappelijke actie te ondernemen. Hij memoreerde daarbij dat de Commissie reeds in juni 1972 een voorstel m.b.t. de luchtvaart heeft ingediend. Voorts kondigde hij aan dat de Commissie binnenkort voorstellen zal doen om te trachten een gemeenschappelijke houding in te nemen ten opzichte van de in mei in het kader van de UNCTAD gesloten conventie inzake een gedragscode voor lijnvaart conferences.

Met de vertegenwoordigers van de zeehavens zijn reeds twee bijeenkomsten geweest en is een werkgroep ingesteld, die de aspecten van de structuur van de havens zal bestuderen. De Commissie is zelf bezig met een studie over de concurrentieverhoudingen in de betrekkingen tussen de havens en hun achterland.

Tot slot ging de Heer Scarascia nog in op het belang dat de Commissie hecht aan samenwerking op vervoergebied met andere internationale organisaties, zoals de CEMT, de ECE, de OECD, de IMCO en de UNCTAD.

#### 4. Spoorwegsamenwerking (doc. 1575/74).

Door Minister Westerterp werd een interventie gehouden naar aanleiding van het rapport van de Spoorwegen over 1973 inzake het verloop van hun technische en commerciële samenwerking. Hij vestigde de aandacht van de Raad op het grote belang van dit rapport, mede gezien tegen de achtergrond van de in de laatste jaren beïnvloedende verslechterde positie van de spoorwegen. Als een mogelijke gedeeltelijke oplossing van de problemen waarmee de spoorwegen te kampen hebben zag Minister Westerterp de oprichting van belangengemeenschappen. Voorts pleitte hij voor een gemeenschappelijke actie binnen de E.G. om tot een uniform systeem met betrekking tot de nieuwe vervoertechnieken te komen. Daarbij wees hij op de noodzaak van een communautaire consultatie procedure over het plan van de U.I.C. voor een Europese spoorweginfrastructuur en op de wenselijkheid van een nadere studie naar de economische en financiële haalbaarheid van dit plan. Tot slot deed hij nog een krachtig beroep op de regeringen en de spoorwegen om gezamenlijk een goede en vruchtbare samenwerking op spoorweggebied te bewerkstelligen.

Door de Commissie werd, bij monde van de Heer Scarascia, gereageerd met de opmerking dat ook de Commissie het belang inziet van een goede spoorwegsamenwerking en met alle kracht de realisering hiervan zal blijven nastreven. Hiertoe onderhoudt zij intensieve contacten met vertegenwoordigers van de spoorwegen. De Raad hechtte vervolgens zijn goedkeuring aan document R 1575/74.



5. Ontwerp-resolutie betreffende artikel 8 van de harmonisatiebeschikking van 13 mei 1965 (sanering van de financiële toestand van de spoorwegen en harmonisatie van de voorschriften voor de financiële betrekkingen tussen Staat en Spoorwegen) (doc. R 1577/74).

Het Nederlandse voorbehoud ten aanzien van punt 1 van de ontwerp-resolutie, welk voorbehoud inhield dat naar dezerzijdse mening spoorwegondernemingen rechtspersoonlijkheid moeten bezitten, zodat deze een reële verantwoordelijkheid kunnen dragen voor het financiële evenwicht van de onderneming, werd, teneinde overeenstemming over de resolutie niet in de weg te staan, ingetrokken.

De Italiaanse Minister Preti kon het algemene Italiaanse voorbehoud tegen de resolutie niet opheffen zolang er geen textuele veranderingen zouden worden aangebracht. Zijn bezwaren richtten zich o.a. tegen punt 4 van de resolutie, waarin staat dat de spoorwegen volgens commerciële beginselen geleid dienen te worden. Hij pleitte voor een afzwakking van deze formulering.

Ook Denemarken had nog bedenkingen tegen punt 4, hoewel de algemene Deense reserve tegen de resolutie werd ingetrokken. Denemarken wenste aan punt 4 een zinsnede toe te voegen waarin tot uitdrukking komt dat rekening gehouden wordt met bijvoorbeeld prioritaire maatregelen op het gebied van het vervoerbeleid, alsmede op het gebied van de veiligheid op de weg, het milieu en de energie. Aangezien in de inleiding van de resolutie reeds over deze zaken wordt gesproken en door de Raad werd vastgesteld dat ook punt 4 in het licht van de inleiding gezien kan worden, verviel deze Deense wens later.

De Britse Minister Mulley legde in eerste instantie een algehele reserve op punt 4, waarvan echter bleek dat die slechts voornamelijk een vertaalkundige oorzaak had. Een ad-hoc werkgroep kwam later op de dag met de volgende compromis-tekst voor punt 4, waarop alle delegaties zich konden verenigen:

"De spoorwegen dienen volgens economische beginselen geleid te worden. Dat geldt ook voor haar activiteiten in het kader van de openbare dienstverlening, met name om met zo min mogelijk kosten voor de kwaliteit van de gevraagde dienst, doelmatige en geschikte prestaties te leveren. De Lid-Staten bepalen welke openbare diensten de spoorwegondernemingen moeten verrichten."

Bij punt 5 van de resolutie, waarin de programma's van de spoorwegen worden behandeld, had Nederland een voorbehoud gemaakt. De formulering van dit punt zou voor Nederland aanvaardbaar zijn, indien zou worden vermeld dat de programma's van de spoorwegen betreffende de commerciële sector zodanig worden vastgesteld dat zij bijdragen tot het financiële evenwicht in deze sector. Minister Westerterp ging accoord met opneming van dit Nederlandse standpunt in de notulen. Eveneens zal in de notulen worden opgenomen het Engelse en Italiaanse standpunt dat bij de vaststelling van de programma's van de Spoorwegen de regering in laatste instantie het beslissende woord heeft.

Punt 6 van de resolutie, betreffende de tariefpolitiek van de spoorwegen, leverde van Duitse zijde bezwaren op. Duitsland wenste de formulering: "de spoorwegen zijn vrij in het vaststellen van hun prijzen" te veranderen in "de spoorwegen stellen zelf hun prijzen vast", waarbij dan impliciet begrepen moet worden dat het initiatief bij de spoorwegen ligt, maar de uiteindelijke goedkeuring van de tarieven bij de regeringen van de Lid-Staten. Zij werd hierin uitdrukkelijk gesteund door Italië. Italië wenste tevens afzwakking van de formulering dat de vaststelling van de tarieven tot doel heeft om zo gunstig mogelijke financiële resultaten te boeken teneinde een financieel evenwicht te bereiken.



De Deense Minister pleitte voor een Deense verklaring in de notulen, waarin tot uitdrukking komt dat de mogelijkheid blijft bestaan om de bestaande nationale procedure voor de goedkeuring van de tarieven te handhaven. De werkgroep werkte tenslotte de volgende tekst voor punt 6 uit:

"" In het kader van de algemene prijspolitiek en van de nationale en communautaire regeling voor vrachtprijzen en vervoervoorwaarden stellen de spoorwegen prijzen vast met als doel zo gunstig mogelijke financiële resultaten te boeken en met het oog op het bereiken van een financieel evenwicht."

Minister Westerterp lichtte met een voorbeeld het Nederlandse bezwaar toe ten aanzien van punt 7, waarin staat dat op een nader in communautaire voorschriften te bepalen wijze, compensatie wordt geboden voor tariefverplichtingen die voortvloeien uit activiteiten van openbare dienst, die alleen aan de spoorwegen zijn opgelegd en niet zijn bedoeld in Verordening 1191/69. Hij stelde voor om het imperatieve karakter van deze formulering te wijzigen en in plaats van "wordt compensatie geboden" te spreken van "kan compensatie geboden worden". De Raad ging hiermee accoord. De Belgische verklaring bij dit punt, waarbij Denemarken zich aansloot, zal in de notulen worden opgenomen.

Ook punt 9 van de resolutie onderging voornamelijk op Italiaanse aandrang een textuele wijziging. De nieuwe tekst luidt:

"" De Lid-Staten stellen samen met de spoorwegondernemingen een financieringsplan op met het oog op het bereiken van het financiële evenwicht van de onderneming. Daartoe kunnen de Lid-Staten in hun hoedanigheid van eigenaar aan de spoorwegen voldoende eigen middelen verschaffen die in een juiste verhouding staan tot de taken en de omvang van de onderneming en haar financiële behoeften."

(wijziging onderstreept)

De Raad accepteerde tenslotte de resolutie in haar geamendeerde vorm en met de voorgestelde verklaringen in de notulen. Zij droeg het Coreper op op basis van deze resolutie de werkzaamheden met betrekking tot art. 8 voort te zetten.



6. Ontwerprichtlijn toegang tot beroep goederenvervoer over de weg (R/1487/74  
TRANS 94)

a. Betrouwbaarheidseis

Staatssecretaris van Hulten zei bereid te zijn de Nederlandse bezwaren tegen de betrouwbaarheidseis te laten vallen indien onder de huidige tekst het invoeren van een bewijs van goed gedrag voldoende zou zijn en geen lijst met misdrijven opgesteld zou behoeven te worden. Voorts diende in de ontwerprichtlijn voor de vrijheid van vestiging van de goederenvervoersondernemer genoeg genomen te worden met de clausule "non renforcée". De Duitse delegatie reageerde hierop door te stellen dat zij bereid was af te zien van de vergaande eisen, die in de zgn. clause renforcée in klassieke zin staan, maar dat over de zgn. gewijzigde clause renforcée in het kader van het vestigingsrecht nog gesproken moet worden. Zij achtte het noodzakelijk dat die informatie over iemand die zich wil vestigen wordt verzameld, die in een land geeist wordt om vast te stellen of er overtredingen tegen strafbepalingen hebben plaatsgevonden. Niet geheel duidelijk werd wat Duitsland precies bedoelde met de clause renforcée in klassieke zin en de gewijzigde clause renforcée. De voorzitter, de Heer Gscheidle, meende dat deze raad niet competent was om over vrijheid van vestiging te praten. De Nederlandse positie zal in de protocollen opgenomen worden.

b. Kredietwaardigheidseis

De Franse Staatssecretaris Cavaille handhaafde aanvankelijk zijn verzet tegen het opnemen van deze eis. De Heer Boehmke (Duitse delegatie) meende evenwel dat de bestaande situatie in Frankrijk (nl. de kredietwaardigheidseisen welke gesteld worden bij inschrijving in het handelsregister) zeer wel onder de huidige tekst zou vallen. Eventueel zou een interpretatieve verklaring in de protocollen opgenomen kunnen worden. Nadat de Franse delegatie ruggespraak had gepleegd met de Commissie werd besloten in de protocollen een verklaring van de Commissie op te nemen welke constateert dat de in Frankrijk bestaande regeling gedekt wordt door de huidige tekst. De Heer Cavaille nam akte van deze verklaring en meende dat hiermede de kwestie was opgelost.

c. Vakbekwaamheid

De Deense Minister bleef bij het eerder door de Deense delegatie aangetekende verzet tegen de plicht tot het organiseren van een examen. Hij bleef erbij dat een beroepservaring van minimaal drie jaar alsmede een door een overheidsinstantie af te geven document ten bewijze hiervan het uiterste was waartoe hij kon gaan. Van de zijde van de Duitse delegatie alsmede de Commissie werden verschillende gewijzigde teksten voorgesteld welke de Lid-Staten de keuze geven tussen een examen of een praktijkervaring, doch dit laatste wel te koppelen aan de in de annex van de richtlijn opgenomen lijst van onderwerpen. Toen de Deense Minister ook hier geen genoeg mee wilde nemen en de Franse Minister Cavaille en ook de Duitse Vertegenwoordiger Boehmke meenden dat dit het uiterste was waartoe men zou kunnen gaan, verbonden de twee laatsten hun toestemming aan de wijziging van verordening nr. 2829/72 (verhoging van de communautaire contingenten wegvervoer voor de nieuwe Lid-Staten) - zie agenda punt 8 - aan een concessie van Deense zijde met betrekking tot de vakbekwaamheidseis. Tevens liet Staatssecretaris van Hulten weten dat, indien een tekst zoals door de Duitse delegatie <sup>en</sup> aan de Commissie was voorgesteld, aanvaard zou worden, daarmee aan de Nederlandse wensen met betrekking tot een ruimere mogelijkheid tot ontheffing van het examen voldaan zou zijn.



Tenslotte werd een accoord bereikt op de volgende tekst (van artikel 3, paragraaf 4):

"la condition de capacité professionnelle consiste dans la possession des compétences reconnues par l'autorité ou l'instance désignée à cet effet par chaque état membre dans les matières figurant dans la liste en annexe. Les connaissances nécessaires sont acquises, soit par la fréquentation de cours, soit par une expérience pratique dans une entreprise de transport, soit par la combinaison de deux systèmes. Les états membres peuvent exonérer des présentes dispositions les titulaires de certains diplômes de l'enseignement technique impliquant une bonne connaissance des matières visées par la liste figurant en annexe. La preuve de la capacité professionnelle résulte de la production d'une attestation délivrée par l'autorité ou l'instance visée à l'alinéa précédent."

De Deense Minister verklaarde daarbij dat de aanvrager in Denemarken, teneinde te voldoen aan de eis van vakbekwaamheid, ten overstaan van de bevoegde autoriteiten dient te bewijzen dat hij door gedurende drie jaar werkzaam te zijn geweest in een transportonderneming op de terreinen die belangrijk zijn, een voldoende (dit ter beoordeling van de autoriteiten) praktische ervaring heeft gekregen. De Minister wenste deze verklaring in de notulen opgenomen te zien. De Raad ging hiermede accoord.

7. Ontwerprichtlijn toegang tot het beroep personenvervoer over de weg (R/1488/74 TRANS 94)

De Duitse delegatie, welke als enige wenste dat ook taxi's onder de richtlijn zouden vallen, deelde mede bereid te zijn tot het volgende compromis. De Duitse wens zou kunnen vervallen als

- a) Duitsland een nationale regeling zou kunnen maken voor de toegang tot het beroep van taxi-ondernemer;
- b) in de notulen een verklaring opgenomen zou worden waarin Duitsland erop wijst dat de documenten waaruit de vakbekwaamheid blijkt, tot aan de latere coördinatie van de voorwaarden voor de toegang tot het betrokken beroep moeten beantwoorden aan de in het land van vestiging gestelde voorwaarden.
- c) De Commissie haar verklaring inzake de vrijheid van vestiging van taxi-ondernemer zou intrekken.

Ten aanzien van c) bleek evenwel dat er tussen de Duitse delegatie en de Commissie geen verschil van interpretatie bestond zodat deze verklaring overeind kon blijven. Met a) en b) gingen alle delegaties accoord. De voorzitter concludeerde tenslotte dat de beide richtlijnen toegang tot het beroep nu als A-punt in de Raad kunnen komen.



8. Wijziging van Verordening 2829/72 betreffende het communautaire contingent voor het wegvervoer (doc. 1608/74)

Van Deense en Engelse zijde werd opnieuw een krachtig beroep op de Raad gedaan om nu eindelijk aan de nieuwe Lid-Staten faire quota's in het communautaire contingent toe te kennen. Zowel het V.K. als Denemarken konden aan de door de Commissie bij wijze van compromis voorgestelde verhoging hun goedkeuring hechten, ofschoon zij hiermee allerminst tevreden waren en als hun mening gaven dat deze verhoging nog altijd niet als een voor hun land billijk aandeel in het contingent gezien kan worden. Zij verzochten de Franse en Italiaanse delegatie met klem om de door hen gelegde koppeling tussen verhoging van het communautaire contingent en de afmetingen en gewichten van bedrijfsvoertuigen los te laten.

De Italiaanse Minister Preti toonde zich zeer bereidwillig en liet de door Italië gelegde koppeling los. De Franse Staatssecretaris Cavaillé verklaarde dat Frankrijk haar toestemming voor de voorgestelde verhoging van het contingent zou laten afhangen van een voor haar bevredigende regeling van de kwestie van de kredietwaardigheid bij de richtlijn toegang tot het beroep en van de Deense bereidheid om water in de wijn te doen op het punt van het examen in dezelfde richtlijn. Beide zaken werden later op de dag op voor Frankrijk acceptabele wijze geregeld, zodat daarmee de Franse reserve ook kwam te vervallen. Omdat de andere Lid-Staten reeds in een eerder stadium hun accoord hadden gegeven op de Commissievoorstellen stand er niets meer in de weg voor de Raad om de wijziging van Verordening 2829/72 goed te keuren.

9. Diversen

- Ratificatie AETR-verdrag (doc.R 891/74)

De Raad richtte een aanbeveling aan alle Lid-Staten om voor 1 januari 1975 alle eventueel nog noodzakelijke maatregelen te treffen opdat het AETR-verdrag met deelneming van alle Lid-Staten onverwijld in werking kan treden. De Commissie verklaarde dat zij zich het recht voorbehoud om t.z.t. formele voorstellen op dit punt te doen.

- E.G. zeehavenbeleid.

Door de Belgische Minister Chabert werd namens de Benelux landen een verklaring afgelegd over de wenselijkheid van de geleidelijke verwezenlijking van een gemeenschappelijk zeehavenbeleid langs de weg van informatie, consultatie en coördinatie. Gesteld werd dat als uitdrukkelijke voorwaarden voor een gemeenschappelijk zeehavenbeleid de in het rapport Seefeld genoemde en door het Europese Parlement aanvaarde grondbeginselen (non discriminatie, vrije mededinging en kostendekking) zullen moeten gelden en dat de op deze beginselen toegelaten uitzonderingen (regionale ontwikkeling en bestrijding van de werkloosheid) nauwkeurig omschreven zullen moeten worden.

De Belgische Minister suggereerde dat in E.G. verband begonnen zou kunnen worden met het verkrijgen van een nader inzicht in het zeehaven-gebeuren met als doel het tot standbrengen van de nodige doorzichtigheid en vergelijkbaarheid van de werkelijke economische verhoudingen in de meest representatieve E.G. zeehavens. De eerste concrete maatregelen zouden in dit verband kunnen slaan op:

- het uitwisselen van gegevens inzake de betrekkingen tussen overheden en havenbeheerders (waaronder steunmaatregelen en investeringen in de infra- en supra-structuur van de havens);
- informatie over de boekhoudkundige systemen, die worden gehanteerd, waarbij moet worden gestreefd naar het invoeren van een extra-comptabel



uniform rekeningstelsel;

- de structuur en het niveau van de haventarieven;
- het harmoniseren van de havenstatistieken;
- het uitwisselen van plannen voor de uitbreiding van bestaande of de aanleg van nieuwe haveninfrastructuren.

Indien eenmaal aan de hand van deze investarisatie een nader inzicht in de economische verhoudingen is verkregen zou daarna overwogen kunnen worden welke maatregelen geboden zijn, teneinde deze verhoudingen te harmoniseren, aldus de Belgische Minister.

De Commissie reageerde op deze verklaring met te stellen dat ook zij positief staat ten opzichte van de realisering van een E.G.-zeehavenbeleid. De contacten, die er reeds zijn met de havenbeheerders van de Lid-Statens zullen, naar zij hoopt, in een later stadium uitmonden in het doen van concrete voorstellen.

De Britse Minister Mulley sloot zich van harte aan bij de Benelux-verklaring. Hij verbaasde zich erover dat er op dit terrein niet reeds veel eerder actie is ondernomen en achtte het van groot belang om hier tot een harmonisatie te komen. Eerst zal nog de nodige fact-finding verricht moeten worden, maar het V.K. is in ieder geval bereid om positief mee te werken aan de totstandkoming van een communautair zeehavenbeleid.

Door de overige Lid-Statens werd niet gereageerd en de Raad nam vervolgens akte van de verklaring van de Benelux, onder de vaststelling dat alvorens tot besluiten te kunnen komen eerst nog de nodige studies verricht moeten worden.

- Mededeling van de Belgische delegatie betreffende de hulp aan het wegverkeer ter bevordering van de veiligheid op de weg (doc. R1594/74). - - - - -

Door de Belgische delegatie werd een verklaring afgelegd, waarin werd gewezen op de noodzaak om de problemen rond het verkeer en de verkeersveiligheid te behandelen op communautair niveau met inachtneming van alle technische, juridische, economische en sociale aspecten, teneinde zo spoedig mogelijk tot een Europese normalisatie te geraken en te vermijden dat er op nationaal niveau maatregelen worden genomen die onderling verschillen. De Commissie sprak de hoop uit dat aan de nationale deskundigen in de werkgroep, die zich reeds met deze problemen bezighoudt, voldoende instructies gegeven zullen worden om alle met het complex samenhangende aspecten te kunnen behandelen, zodat de Commissie in staat wordt gesteld te zijner tijd met een voorstel te komen.

De Raad nam vervolgens akte van de Belgische verklaring.

- Verklaring van de Duitse delegatie betreffende het vraagstuk van de kosten van de weg. - - - - -

De Heer Böemcke, voorzitter van de Duitse delegatie sprak zijn teleurstelling uit over het feit dat er ten aanzien van het vraagstuk van de kosten van de weg een grote achterstand is ontstaan op het door de Raad in 1971 vastgestelde tijdschema en dat er ook nu nog maar weinig vooruitgang wordt geboekt. Hij drong erop aan om de hele materie wat voortvarender aan te pakken. Ook de Franse Staatssecretaris en de Commissie spraken zich in dezelfde zin uit. Door Minister Westerterp werd er nog op gewezen dat Nederland bereid is mee te werken aan het tot standkomen van dit belangrijke stuk harmonisatie, maar dat dit wel gepaard dient te gaan met liberalisatiemaatregelen. Vervolgens nam de Raad akte van de Duitse verklaring.



- 450 Kilometer limiet in Verordening 543/69 (arbeidsvoorwaarden in het wegvervoer. - - - - -

Staatssecretaris van Hulten legde namens Nederland een verklaring af, waarin hij zijn twijfels uitte over de goede werking en de juiste naleving van bovengenoemde limiet. Hij vroeg de Raad derhalve om een rapport te laten opstellen waarin de maatregel kritisch bekeken zou moeten worden. Als naar aanleiding van dat rapport geconcludeerd zou moeten worden dat de maatregel niet werkt dan zou, zo vroeg de Staatssecretaris, de Commissie moeten komen met voorstellen ter verruiming of ter afschaffing van de 450 km-limiet. Het betoog van Staatssecretaris van Hulten werd ondersteund door de Britse Minister Mulley. De Raad besloot om het gevraagde rapport te laten opstellen en in een volgende vergadering op deze zaak terug te komen.

- Italiaanse verklaring inzake afmetingen en gewichten.

Minister Preti deed in zijn verklaring een dringend beroep op het V.K. om ten aanzien van de afmetingen en gewichten een soepeler standpunt in te nemen, zodat op dit punt nu eindelijk eens een oplossing bereikt kan worden. Minister Mulley liet hierop blijken dat er vooralsnog geen wijziging in het Britse standpunt te verwachten valt. Door Frankrijk werd nogmaals gezegd dat een voor de nieuwe Lid-Staten bevredigende regeling ten aanzien van de communautaire contingenten voor het wegvervoer eerst mogelijk is, indien het probleem van de afmetingen en gewichten is opgelost. Ook de Commissie drong aan op een speedige oplossing.

- Verklaring van de Commissie inzake prognoses goederenvervoer.

De Commissie kondigde aan dat zij van plan is om naar analogie van de Cost actie 33 ook voor het goederenvervoer prognoses op te stellen. Deze prognoses zouden niet alleen rekening moeten houden met de huidige techniek, maar eveneens met toekomstige vervoerstechnieken.

De Raad nam akte van deze verklaring en gaf de Commissie toestemming om inlichtingen in te winnen bij de diverse instanties in de Lid-Staten teneinde de voorgenomen studie te kunnen opzetten.

Brussel, 4 juli 1974.

W.A. van Zijst

R. Okken.