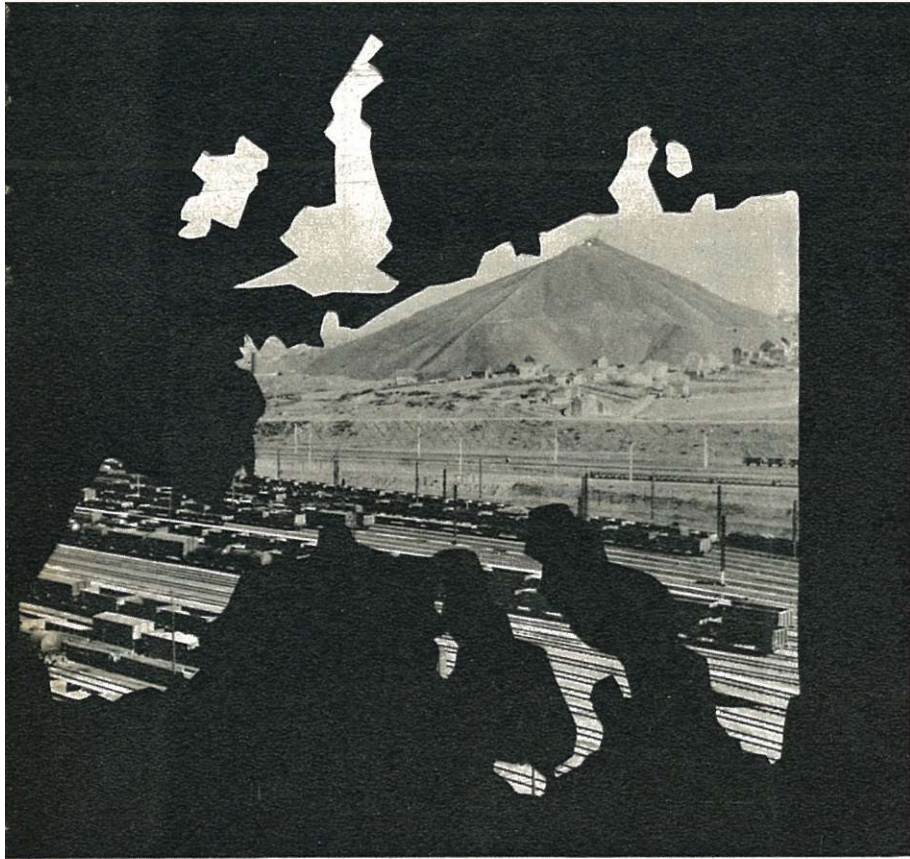


DE SPOORWEGEN



WIJ weten dat drie internationale instellingen, waaraan zes landen van West-Europa — België, de Duitse Bondsrepubliek, Frankrijk, het Groot-hertogdom Luxemburg, Italië en Nederland — deelnemen, van plan zijn een Europese economische integratie tot stand te brengen. Deze instellingen zijn de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal (E.G.K.S.), de Europese Economische Gemeenschap (E.E.G.) en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (Euratom).

De bedrijvigheid van deze drie instellingen is, op verscheiden gebieden, van belang voor de spoorwegadministraties. Zo heeft het Euratom maar een onrechtstreeks belang voor de spoorweg, d.w.z. alleen maar in de mate waarin deze instelling de opzoekingen bevordert die erop gericht zijn nieuwe energiebronnen tot ontwikkeling te brengen. De E.G.K.S. en de E.E.G., daarentegen, zijn rechtstreeks van belang voor de spoorwegen in hun functie van vervoerders. Hun instellingsverdragen bevatten, inderdaad, op het vervoer toepasselijke beschikkingen, welke zich geplaatst hebben boven die voorzien in de nationale wetgevingen van de zes landen.

Indien men de redenen wil begrijpen waarom de opstellers van de verdragen van de E.G.K.S. en van de E.E.G. het nodig geacht hebben speciale regels uit te vaardigen voor het vervoer, dan moet men de algemene principes beschouwen die zij zich ten doel hebben gesteld.

ALGEMENE PRINCIPES VAN DE VERDRAGEN VAN DE E.G.K.S. EN VAN DE E.E.G.

Ofschoon zij op verschillende gebieden toepasselijk zijn — de E.G.K.S. regelt de activiteiten van de kolen-

en staal-industries, de E.E.G. de andere economische bedrijvigheden — behelzen de verdragen toch identieke objectieven. Door de instelling van een gemeenschappelijke markt in een uitgestrekte economische ruimte, streven zij er beide naar bij te dragen tot economische expansie en tot een versnelde verhoging van het levenspeil. De opstellers van die twee verdragen zijn dus uitgegaan van het postulaat dat de instelling van een verruimde markt noodzakelijk moest leiden tot economische expansie. Zij hebben vertrouwen in het principe van de vrije mededinging onder de ondernemingen en voorzien de oprichting van instellingen begiftigd met uitgebreide machten, die o.a. als opdracht hebben zich ervan te vergewissen dat de concurrentie in de gemeenschappelijke markt niet vervalst wordt.

Wij kunnen ons gemakkelijk voorstellen dat de praktijken, die de concurrentievoorwaarden kunnen wijzigen onder de ondernemingen der zes landen welke zich tot heden alleen maar om hun nationaal gebied bekommerden, talrijk en verscheiden zijn. Zo zijn er, bijvoorbeeld, de tolrechten, de contingenten, de fiscale en sociale regimes, de toelagen aan de ondernemingen. Maar, er zijn ook nog het vervoer en meer in het bijzonder de vervoertarieven.

HET VERDRAG VAN DE E.G.K.S. EN HET VERVOER

Overeenkomstig de hierboven herinnerde algemene principes, voorziet het E.G.K.S.-Verdrag in zijn artikel 3 dat aan allen, die in het gemeenschappelijk marktgebied als verbruiker optreden en in vergelijkbare omstandigheden verkeren, op voet van gelijkheid de toegang tot de produktiebronnen moet gewaarborgd worden. Het artikel 70, dat gans bijzonder over het

N DE EUROPESE INTEGRATIE

vervoer handelt, beschikt dat « de instelling van de gemeenschappelijke markt noopt tot het toepassen van zodanige vervoertarieven voor kolen en staal, dat aan de verbruikers, die in overeenkomstige omstandigheden verkeren, overeenkomstige tarieven worden berekend ».

Maar het verdrag beperkt zich niet tot de bepaling van een principe van algemene aard. Het dringt dieper door in de kern der dingen. Het voorziet, bovendien, nauwkeurige regels die overeenstemmen met de tot stand te brengen objectieven, namelijk :

- Het verbod van discriminaties in vrachtprijzen gebaseerd o.a. op het land van oorsprong of de bestemming van de produkten ;
- Het principieel verbod van steuntarieven ;
- De noodzakelijkheid internationale spoorwegtarieven uit te werken die rekening houden met de totale afstand en van degressieve aard zijn ;
- De noodzakelijkheid de vervoertarieven te harmoniëren.

Deze verschillende punten nopen ons tot wat nadere uitleg.

Het probleem van de discriminaties

In het begin van het jaar 1953, jaar waarin de E.G.K.S. werd ingesteld, kwamen niet zelden discriminaties voor in de spoorwegtarieven toegepast op de produkten die onder het verdrag ressorteren. In het algemeen, lukten de spoorwegen erin, door discriminaties toe te passen, sommige transporten meer drukkend te maken voor de buitenlandse dan voor de binnenlandse klanten. De buitenlandse producenten of gebruikers konden zekere tariefvoorwaarden niet genieten omdat men er precies goed voor gezorgd had het toepassingsgebied van deze tarieven door nationaliteitsclausules te beperken.

In de maanden volgend op de instelling van de E.G.K.S., werden de discriminaties in vrachtprijzen vlug uitgeschakeld overeenkomstig de voorschriften van het verdrag.

De steuntarieven

De spoorwegadministraties zijn in staat door hun vrachtprijzenpolitiek de ene of andere activiteit te steunen. Men vermoedt het wel : een steuntarief is een voordelig tarief verleend aan een of meer bepaalde gebruikers met het doel zekere objectieven van de economische politiek te bereiken. Doorgaans, verlangt men de ene of andere onderneming (of economische sector), die sommige moeilijkheden ondervindt, in activiteit te houden en wil men door voordelige transportprijzen de nadelen van een lokalisatie of van ongunstige exploitatievoorwaarden compenseren.

Men mag echter de steuntarieven niet verwarren met de concurrentietarieven. Al zijn zij eveneens beperkt tot bepaalde tarieven en gebruikers, toch werden de concurrentietarieven niet in het leven geroepen om als steun te dienen. Zij streven er enkel naar de prijzen aan

te passen aan de voorwaarden van een mededingend vervoermiddel en verlenen, bijgevolg, geen voordelen aan hen die op deze tarieven aanspraak kunnen maken. De speciale concurrentietarieven zijn dan ook volkomen verenigbaar met de schikkingen van het E.G.K.S.-verdrag.

Om op de steuntarieven terug te komen, moeten wij toegeven dat deze, in de mate waarin zij de compensatie van sommige nadelen van een lokalisatie of van ongunstige exploitatievoorwaarden tot gevolg hebben, bij machte zijn de concurrentievoorwaarden in de gemeenschappelijke markt te vervalsen. Door dit feit zelf zijn zij in strijd met een der grondprincipes van het verdrag. Wij mogen hier echter niet uit afleiden dat de Hoge Autoriteit van de E.G.K.S. systematisch al de steuntarieven moet verbieden. Krachtens het verdrag is zij bevoegd om, wanneer zij dit onontbeerlijk acht, een tijdelijk of voorwaardelijk akkoord te geven om zulke tarieven, ofwel in het leven te roepen, ofwel te handhaven.

De rechtstreekse internationale spoorwegtarieven

Het probleem van de discriminaties en van de steuntarieven heeft alleen maar betrekking op de speciale tarieven. Maar konden de algemene tarieven (toepasselijk op iedereen en, bijgevolg, zonder discriminatie), zoals zij bestonden vóór de instelling van de E.G.K.S., in overeenstemming zijn met de imperatieven van de gemeenschappelijke markt ?

Om de aard van het op te lossen probleem te begrijpen, is het nodig op deze plaats een kleine uitweiding te maken en te spreken over de structuur van de spoorwegtarieven, want, zoals men zal zien, de vastgestelde afwijkingen waren precies te wijten aan de structuur der tarieven.

Men weet, inderdaad, dat de spoorwegtarieven uitgewerkt worden volgens een formule die drie termen omvat, te weten :

- een vaste aanslag (vaste som, ook nog taks aan km nul genaamd) die in principe bestemd is om de uitgaven van het net bij de eindpunten te dekken (ter beschikking stellen van de wagens bij het vertrek en bij de bestemming, kosten van kantoorwerk, enz.) ;
- een *parcour*-vracht (bijvoorbeeld 1 F per km) d.w.z. een bedrag vermenigvuldigd met de afstand in kilometers, dat de spoorweg moet in staat stellen de kosten verbonden aan het eigenlijk vervoer terug te winnen ;
- de degressiviteit, die als gevolg heeft dat, te rekenen van een bepaalde afstand, bijvoorbeeld 100 km, de progressie van de *parcour*-vracht vertraagt.

Men bemerkte dus dat het aan elkaar lassen, in internationaal verkeer, van de binnenlandse tarieven (uitgewerkt volgens de hierboven uiteengezette structuur) afwijkingen veroorzaakte. De administraties brachten, inderdaad, het totaal bedrag van hun vaste aanslag in rekening, terwijl zij, in normale omstandigheden, niet het totale bedrag van de vaste kosten droegen, want deze laatste drukten alleen op de twee netten van vertrek en

bestemming. Bij het berekenen van de degressiviteit hielden de tarieven, bovendien, geen rekening met de op het naburige net afgelegde of af te leggen rit.

Het gevolg van deze afwijkingen was dat het internationaal vervoer duurder werd.

Om deze toestand te verhelpen, werd op 21.3.1955 door de regeringen van de zes landen van E.G.K.S. een overeenkomst ondertekend die de modaliteiten voor het vestigen der internationale tarieven vastlegt.

Deze overeenkomst erkent o.a. twee nieuwe principes die precies de vastgestelde afwijkingen moeten verhelpen, te weten :

- Het prijsgeven, in internationaal verkeer, van een halve vaste aanslag bij elke grensoverschrijding ;
- Het verlenen van de degressiviteit berekend op grond van de totale internationale afstand.

De harmonisatie van de tarieven

Wij moeten nu niet gaan denken dat de oplossingen gevonden op het stuk van de discriminaties en van de rechtstreekse internationale tarieven voorgoed een eind zouden maken aan al de vervoerproblemen in de E.G.K.S. Zeer belangrijke problemen bleven nog op te lossen in het kader van de gemeenschap, bijvoorbeeld, die welke erin bestaan de prijzen en de voorwaarden van de spoorwegtarieven in de zes landen op een nader peil te brengen. Dit is het probleem van de harmonisatie der tarieven.

Op dit stuk werden reeds grondige studies ondernomen. Concrete uitslagen werden echter nog niet bereikt.

BESLUITEN

De periode waarover de inspanningen tot integratie zich hebben uitgestrekt is voldoende lang — acht jaar — opdat men sommige besluiten zou kunnen trekken. De eerste vraag die ons voor de geest komt is natuurlijk de volgende : « Heeft de N.M.B.S. voordeel gehaald uit de instelling van de E.G.K.S. ? »

Indien wij uitgaan van de rechtstreekse financiële terugslag die een gevolg is van de uitschakeling van de discriminaties en de toepassing van rechtstreekse internationale tarieven, dan moeten wij natuurlijk ontkennend antwoorden. Wat erger is, er is een verlies van ontvangsten geweest dat men bij benadering kan schatten op 300 miljoen F per jaar.

Maar heeft de spoorweg geen nieuwe trajecten verworven door de offers die hij op het stuk der vrachtprijzen gebracht heeft en alleen al door het feit dat de Europese integratie onvermijdelijk de ruilhandel tussen de lidstaten aanwakkert en, als gevolg daarvan, nieuwe transporten doet ontstaan ? Het antwoord op deze vraag is veel moeilijker te geven, want in het economische leven vormt alles één geheel. Tijdens de beschouwde periode konden, inderdaad, ook andere factoren handelend optreden, zoals de Belgische kolencrisis, de groeiende concurrentie onder de verschillende vervoermiddelen, de algemene verhoging van de productiecapaciteiten in de ijzerindustrie enz. Maar het feit alleen dat men de gevolgen, die specifiek aan de instelling van de E.G.K.S. te wijten zijn,

niet kan afzonderen, schijnt er op te wijzen dat zij zich niet vertoond hebben.

Wij moeten overigens constateren dat de N.M.B.S. een belangrijke bijdrage geleverd heeft tot de eenmaking van Europa. Zij heeft er, tot hiertoe, nog niet de voordelen uitgehaald die zij normaal ervan had mogen verwachten.

Om deze uiteenzetting te besluiten, past het hier nog aan toe te voegen dat de Europese spoorwegen misschien, in het kader van de E.G.K.S., een gelegenheid zullen vinden tot rationalisering van de exploitatie van hun vervoeren en tot vermindering van sommige van hun lasten, zoals de exploitatiekosten voortspruitend uit het vervullen der tolformaliteiten (men weet dat deze een oponthoud van het materieel aan de grenzen ten gevolge hebben, wat natuurlijk aanzienlijke immobilisatiekosten veroorzaakt). Indien op dit stuk tastbare resultaten konden bekomen worden, lijdt het geen twijfel dat deze zouden opwegen tegen de bijdrage die de spoorwegen voor de Europese eenmaking hebben geleverd.

E. MARNEF.

*EN langs de klaar-gekomen lijn
liep nu de trein,
tussen nieuw gebouwde kaaien en aangepaste perrons,
van de grotere lokaliteit naar de kleinere-
waar men aanstonds loodsen bouwde
met stapelplaats en magazijn-
en terug reed hij van de kleinere naar de grote,
als naar een wipplank van waarop plaatselijke
[voortbrengst
kon verder springen naar de verste binnen- en
[buitenlandse markten.*

Spoor bond klein en groot aaneen.

Het kleine werd vergroot,

en het grote verbeterd.

Spoor werd de stoot

naar algehele economie ;

bracht arbeid en afzet rapper en dichter bijeen,

knoopte handel vaster aan de industrie.

Spoor werd op zijn beurt bron van arbeid.

Van toen lopen sporen voortdurend in een nieuwe tijd,

L. VAN BENEDEN.