

De harmonisering van de mededingingsvoorwaarden door middel

Het Verdrag van Rome waarbij de Europese Economische Gemeenschap werd opgericht, beoogde de toekenning, binnen de Lid-Staten, van een grotere vrijheid in alles wat het verkeer van goederen, personen, diensten en kapitalen betreft. Weliswaar heerste er in de zes Staten op verscheidene gebieden van de economie reeds een zekere vrijheid, die alleen maar hoefde verruimd te worden, doch andere activiteiten konden niet onmiddellijk aan de vrije mededinging onderworpen worden. Zo deden de landbouw en het vervoer bijzondere moeilijkheden rijzen. In die sectoren, welke door de Staten op verschillende wijzen gesubsidieerd werden, diende er een akkoord bereikt te worden over een politiek die het spel van de concurrentie binnen de gemeenschap niet zou vervalsen.

Wat het vervoer betreft, werd eerst een fundamenteel principe vastgelegd: de takken van vervoer, de ondernemingen en de gebruikers worden op voet van gelijkheid behandeld. Zonder die gelijke behandeling wordt de keuze van de gebruikers immers vervalst.

Zulks is trouwens het geval in de huidige toestand, en wel om drie redenen: de spoorwegen beheren hun infrastructuur terwijl die van de andere takken van vervoer door de overheid beheerd wordt; de fiscale lasten die op de vervoerders wegen zijn niet voor iedereen gelijk; het spoor heeft verplichtingen die niet voor de andere vervoertakken gelden.

De harmonisering van de mededingingsvoorwaarden kon slechts geleidelijk tot stand gebracht worden; sommige maatregelen vergden zelfs een vrij lange termijn. Anderzijds had de financiële toestand van de spoorwegen de neiging om achteruit te gaan. Er moest dus dringend overgegaan worden tot de normalisatie van de rekeningen, door aan de spoorwegen compenserende vergoedingen toe te kennen die beantwoorden aan de nadelen welke wortelen in de hen opgelegde lasten en ongelijkheden. De gelijkenschakeling van de aanvansvoorwaarden hield ook in dat de spoorwegen, zoals de andere vervoerondernemingen, op een meer industriële en commerciële wijze mochten worden geëxploiteerd, door ze over een zo ruim mogelijke beheersautonomie te laten beschikken. Ten slotte genoten de personen die in de onderscheiden takken van vervoer tewerkgesteld waren verschillende sociale wetgevingen, de wanverhouding

die aldus op het stuk van de kostprijzen ontstaan was en die de mededinging vervalste, diende gecompenseerd te worden.

INFRASTRUCTUURKOSTEN

Op 13 mei 1965 heeft de Raad van ministers van de EEG, twee beslissingen getroffen in verband met de « opheffing van de dispariteiten ».

De ene betrof de infrastructuur van het vervoer; ze voorzag in:

- een oriëntatieonderzoek dat moest leiden tot het vastleggen van een prijzenpolitiek voor het gebruik van de infrastructuur en het uitwerken van een gemeenschappelijke methodologie voor later door de Lid-Staten uit te voeren bijzondere onderzoeken;

- twee enquêtes: de ene over de infrastructuuruitgaven, in 1966, voor de verschillende takken van vervoer; de andere over het gebruik van de infrastructuur.

Het oriëntatieonderzoek duurde twee jaar en had als thema de verbindingswegen van de as Parijs-Le Havre. De aangesneden onderwerpen werden grondig bestudeerd. Er moesten alleen nog besluiten uit getrokken worden, wat spoedig zal gebeuren.

De voorgeschreven enquêtes deden de Raad ertoe besluiten om vanaf 1 januari van dit jaar een eenvormige, permanente boekhouding van de infrastructuuruitgaven in te voeren.

OP FISCAAL GEBIED

De tweede in 1965 getroffen beslissing om de dispariteiten op te heffen, hield verband met de fiscale en sociale lasten.

Als gevolg van die beslissing werd bij de Raad een voorstel ingediend dat nog steeds besproken wordt: het voorziet in de afschaffing van de dubbele belasting die op de voertuigen in internationaal verkeer geheven wordt: die voertuigen zouden in het buitenland belast worden evenredig aan hun verblijfsduur aldaar en zouden anderzijds gedurende die tijd in hun land een belastingvrijdom genieten.

Krachtens een richtlijn van de Raad dd. 19 juli 1968 wordt er vrijdom van recht toegestaan voor de brandstof die zich in de reservoires van de voertuigen bevindt.

Op 16 juli 1968 werd aan de Raad een voorstel overgemaakt in verband met het eenvormig maken van de belastingen op de utilitaire voertui-

gen. Volgens de auteurs ervan betreft het een eerste stap naar de hervorming van de nationale belastingen op de utilitaire voertuigen. Het voorstel wil het gebruik van de weginfrastructuren belasten op grond van het maximum toegestane gewicht van de voertuigen. De structuur van de tarieven zou de respectieve aansprakelijkheden van de voertuigen weerspiegelen voor de slijtage die ze aan de wegen veroorzaken. Op die manier zouden de mededingingsvoorwaarden tussen de spoorweg en de weg dichterbij elkaar toegroeien. Inderdaad de belastingen op de zwaarste voertuigen zouden beter in evenredigheid zijn met de onderhouds- en vernieuwingskosten die hen moeten worden aangerekend.

Na het in werking treden van het gemeenschappelijk BTW-systeem, zal de wijziging van de belastingstelsels eigen aan het goederenvervoer doorgevoerd worden.

OP SOCIAAL GEBIED

Als gevolg van de door de Raad in 1965 genomen beslissing in verband met « de opheffing van de dispariteiten » werd verder overeengekomen dat de op sociaal gebied te treffen maatregelen betrekking zouden hebben op:

- de vergelijking van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen aangaande de arbeidsvoorwaarden binnen elke tak van vervoer en de vergelijking van de arbeidsvoorwaarden onder de verschillende takken van vervoer, met inachtneming van de verschillende toegepaste technieken en de uitgeoefende functies;

- de eenmaking van de bepalingen aangaande de samenstelling van de bemanning;

- de harmonisering van de bepalingen betreffende de rijtijden, de rusttijden en de overuren;

- het invoeren van een boekje dat de controle op de rijtijden mogelijk maakt.

Tot op heden heeft de Raad één enkele sociale verordening uitgevaardigd; het betreft die van 25 maart 1969 in verband met het wegvervoer. Ze bevat bepalingen over de minimale leeftijd van de bestuurders, de samenstelling van bemanning, de rijtijden en hun onderbrekingen, de dagelijkse en de wekelijkse rusttijden evenals de controle en de sancties.

DE COMPENSATIES

Sedert 26 juni 1969 bepaalt een ver-

an een gemeenschappelijke vervoerpolitiek

ordering wat onder openbare dienstverplichtingen dient verstaan te worden : de verplichtingen die de vervoeronderneming, indien ze haar eigen commercieel belang in aanmerking zou nemen, niet of niet in dezelfde mate, noch onder dezelfde voorwaarden op zich zou nemen.

Die verordening omschrijft en maakt een onderscheid tussen de exploitatieplicht, de vervoerplicht en de tariefplicht. Ze beoogt de afschaffing van die drie verplichtingen of de compensatie ervan door de Staten wanneer geoordeeld wordt dat hun handhaving noodzakelijk is. Ze preciseert de methoden volgens welke de compensaties kunnen worden uitgevoerd.

Die verordening trad op 1 juli 1969 in werking.

DE NORMALISATIE VAN DE REKENINGEN

Volgens een tweede verordening, die eveneens dateert van 26 juni 1969, bestaat de normalisatie van de rekeningen van de spoorwegondernemingen erin :

1) Zowel de lasten die op de spoorwegondernemingen drukken, als de voordelen die ze genieten en die het gevolg zijn van wettelijke of bestuursrechtelijke bepalingen, juist aan te geven, en zulks in vergelijking met de toestand waarin ze zich zouden bevinden indien ze onder dezelfde voorwaarden zouden werken als de ondernemingen van de overige takken van vervoer ;

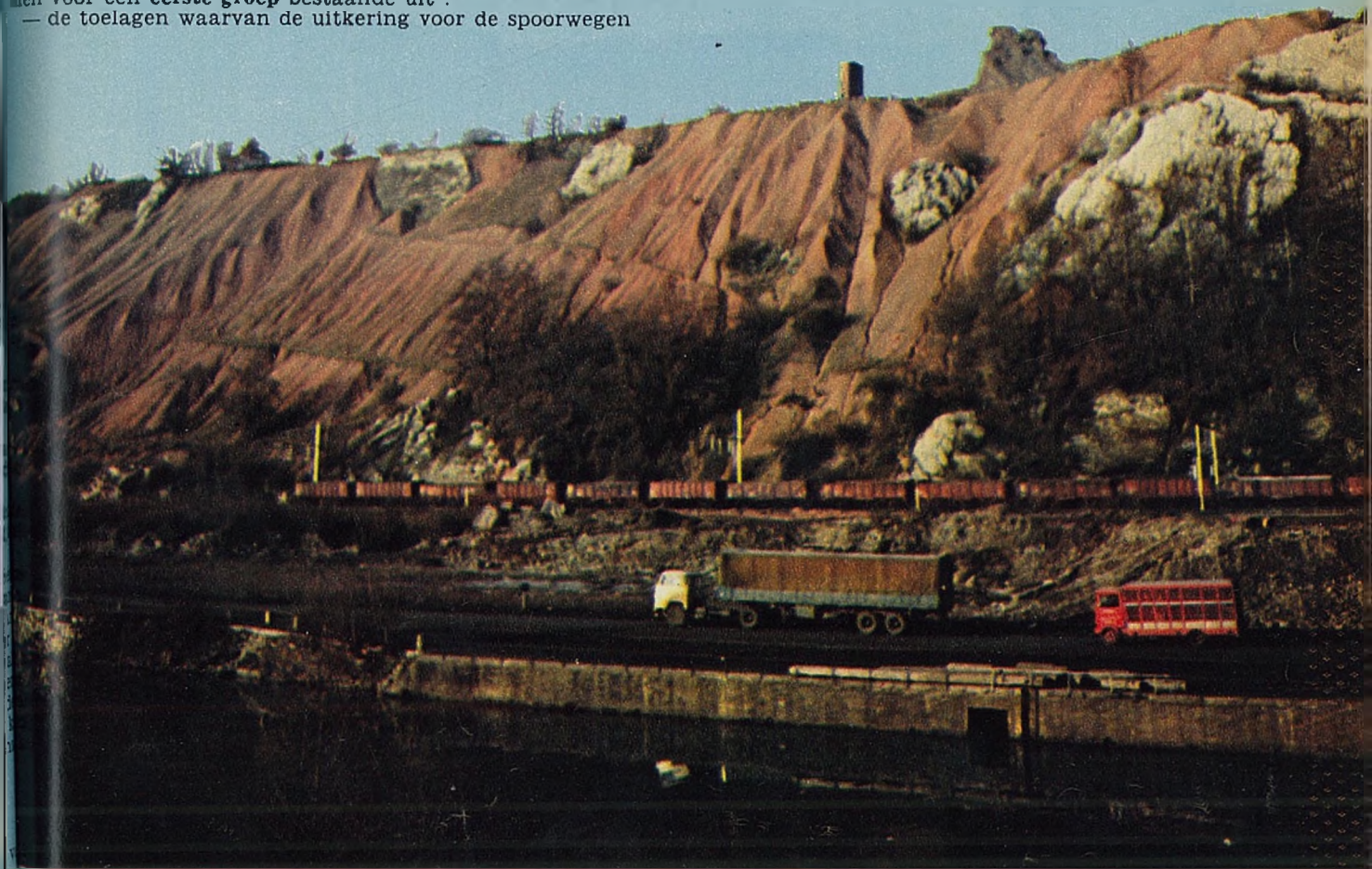
2) de lasten en voordelen financieel te compenseren.

De Raad heeft drie groepen lasten onderscheiden die elk op een verschillende manier worden behandeld.

Hij heeft de verplichte normalisatie en compensatie, zonder beperking in de tijd, slechts in aanmerking genomen voor een eerste groep bestaande uit :

— de toelagen waarvan de uitkering voor de spoorwegen

De spoorwegen beheren hun infrastructuur terwijl die van de andere takken van vervoer door de overheid beheerd wordt.



De harmonisering van de mededingingsvoorwaarden door middel van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek

verplicht gesteld is en die voor de andere economische sectoren door de Staat bekostigd worden ;

— de uitgaven van sociale aard die afwijken van die welke door de overige takken van vervoer gedragen worden ;

— de pensioenlasten ;

— de uitgaven die door de spoorwegen voor kruisingsinstallaties gedaan worden.

Voor een tweede groep lasten had de verordening voorgeschreven dat de Staten zouden overgaan tot de afschaffing ;

— op 1 januari 1971, van de lasten die verband houden met :

— de verplichting meer personeel

in dienst te nemen dan voor het bedrijf noodzakelijk is ;

— elke opgelegde verhoging van lonen met terugwerkende kracht, behalve indien de verhoging slechts een aanpassing betekent aan de lonen die door de andere takken van vervoer betaald worden ;

— het uitstel dat door de overheid bij vernieuwing en onderhoud wordt opgelegd ;

— op 1 januari 1973, van de lasten die verband houden met wederopbouw of vervanging wegens oorlogsschade, en die door de spoorwegondernemingen worden gedragen en voor rekening van de Staat hadden moeten komen.

Ten slotte bepaalt de verordening een derde groep lasten waarvoor de normalisatie slechts een facultatieve karakter heeft. Het betreft :

— de verplichting om meer personeel in dienst te houden dan voor het bedrijf noodzakelijk is ;

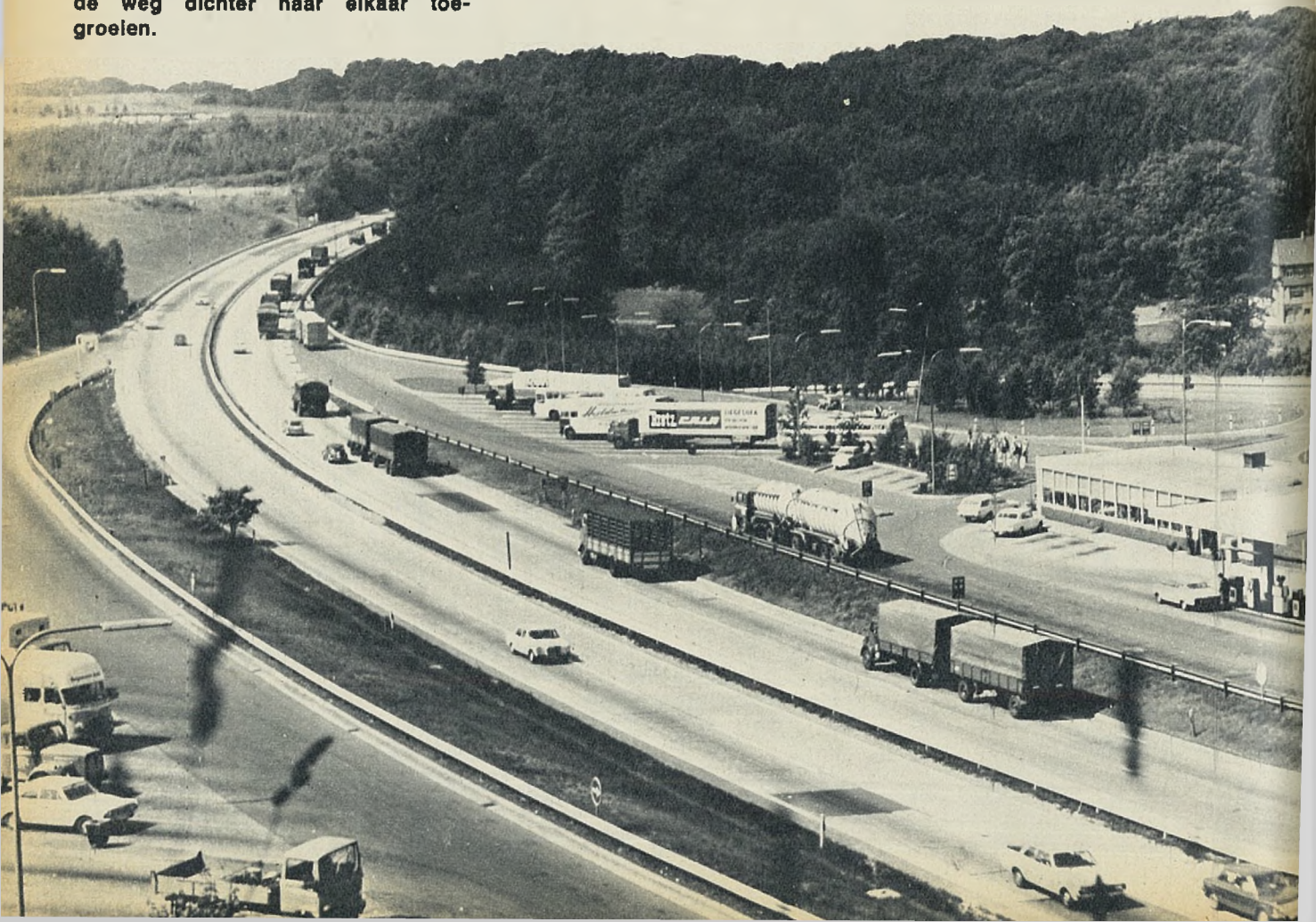
— de door de Staat voorgeschreven voorzieningen ten behoeve van het personeel uit hoofde van nationale erkentelijkheid ;

— de toelagen waarvan de uitkering is opgelegd aan de spoorwegen en niet aan de andere takken van vervoer ;

— de uitgaven van sociale aard voor de geneeskundige verzorging ;

— sommige opgelegde voorwaarden

Wanneer men het gebruik van de wegeninfrastructuur zal belasten volgens het toegestane gewicht van de voertuigen, zullen de mededingingsvoorwaarden tussen de spoorweg en de weg dichter naar elkaar toegroeven.





Het merendeel van deze reizigers reizen tegen verminderde prijs. De normalisatie van de rekeningen impliceert vooral een compensatie voor de tariefplichten op het gebied van het reizigersvervoer.

voor de openbare aanbestedingen ;
— de lasten die het gevolg zijn van de door de Staat opgelegde instandhouding van werkplaatsen of andere inrichtingen, onder voorwaarden die niet in overeenstemming zijn met een commercieel beheer van de onderneming ;
— de financiële lasten te wijten aan het ontbreken van normalisatie in het verleden.

FINANCIËLE BETREKKINGEN ONDER DE SPOORWEGNETTEN EN DE STATEN

Anderzijds is er overeengekomen geleidelijk over te gaan tot de harmonisering van de voorschriften die de financiële betrekkingen onder de Staten en de spoorwegen regelen om deze laatste de financiële autonomie te bezorgen. Die harmonisering moet op 31 december 1972 voltooid zijn.

De te treffen maatregelen moeten aan de netten een beheersautonomie garanderen, wat in sommige gevallen aanleiding zal geven tot de herziening van de juridische toestand van sommige netten.

Bovendien zullen grote problemen opgelost moeten worden, zoals de dotatie in eigen kapitaal, de toekenning van de uitoefening van de voogdijmacht, de controle op de onderne-

ming. Er werd een voorstel in die zin ingediend.

HULP AAN VERVOERONDERNEMINGEN

Die aangelegenheid wordt geregeld in een derde verordening van 4 juni 1970.

Onder de beschouwde gevallen zijn de spoorwegen het meest geïnteresseerd in de hulp die verleend wordt aan de ondernemingen die zelf hun infrastructuuruitgaven dragen.

TOEPASSING VAN DE NORMALISATIE BIJ DE NMBS

Overeenkomstig de beslissingen van de EEG heeft de Maatschappij, voor het dienstjaar 1971, aan de Staat de voorziene aanvragen voor compensatie en normalisatie overgemaakt.

Het gaat om zeer belangrijke bedragen. De voornaamste posten zijn :

- de tariefverplichtingen in het reizigersverkeer ;
- de opgelegde sociale lasten die op de spoorwegen zwaarder wegen dan op hun concurrenten (arbeidsongevallen, geneeskundige verzorging kindertoelage) ;
- de excedentaire lasten van de pensioenen ;

— de financiële lasten die het gevolg zijn van het ontbreken van normalisatie in het verleden ;

— de ongelijke verrekening van de infrastructuurlasten van de verschillende takken van vervoer.

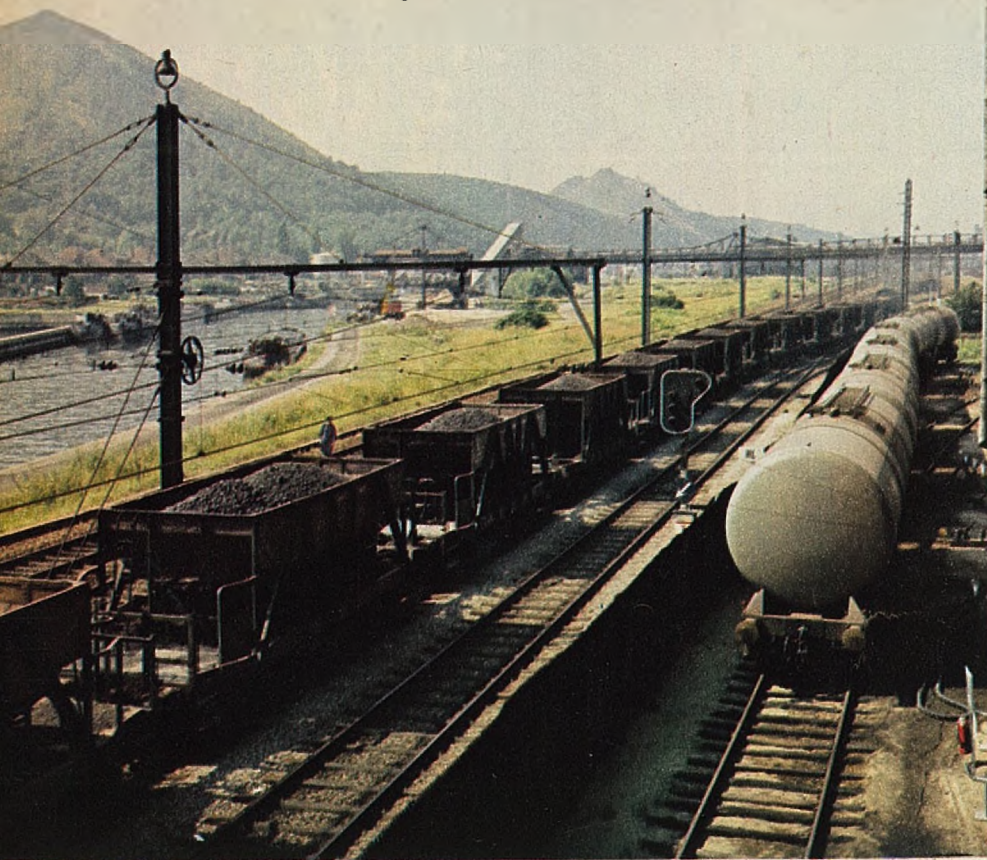
In het nieuwe stelsel zal de Staat evenwel geen bijdragen meer verlenen in de dotatie aan het vernieuwingsfonds en zal hij de subsidie voor het evenwicht niet meer betalen.

TERUG NAAR NATIONALE MAATREGELEN

Het getreuzel van de Zes om een gemeenschappelijke vervoerpolitiek te voeren, heeft nationale initiatieven uitgelokt, vooral dan vanwege Frankrijk en Duitsland.

In Frankrijk had de Commissie-Laval opdracht gekregen voorschriften uit te werken voor de prijsbepaling van de infrastructuur van al de takken van vervoer en aanbevelingen te doen in verband met de vanaf 1968 aan te brengen hervormingen in de verrekeningsmethoden van de lasten. Het was hierbij de bedoeling dat elke categorie gebruikers de hun ten laste te leggen uitgaven zouden dekken. De Commissie heeft haar onderzoeken vastgelegd in vijf verslagen die handelen over de weg, de

De harmonisering van de mededingingsvoorwaarden door middel van een gemeenschappelijke vervoerpolitiek



SNCF, de waterwegen, het stedelijk vervoer en de vliegvelden. De voorgestelde aanbevelingen betreffende de weg werden toegepast. De Commissie had de invoering voorgesteld van een « asbelasting » die rekening houdt met het maximum toegestane gewicht van de vrachtwagen, met het aantal en de schikking van zijn assen. Deze sedert 1 oktober 1968 toegepaste belasting schijnt een bron van inspiratie voor de auteurs uit de gemeenschap die het voorstel betreffende de aanpassing van de nationale belastingstelsels voor de utilitaire voertuigen ontwierpen.

In Duitsland kunnen de doelstellingen van het « Plan-Leber » in vijf punten samengevat worden : de behoeften van de gebruikers voldoen en niet hun vrije keuze garanderen ; de vervoerders in staat stellen hun economische taak op lange termijn te vervullen zonder afhankelijk te zijn van overheidssteun ; het tekort van de DB opslorpen door aan de Spoorwegen de mogelijkheid te bieden hun specifieke voordelen op de commerciële markt, maximaal ten nutte te maken en door hun lasten van openbare dienst te compenseren ; de samenwerking onder de takken van vervoer bevorderen, vooral de ge-

combineerde operatie spoor-weg, en meteen zorg dragen voor een grotere veiligheid en vlotheid van het wegverkeer ; de infrastructuur aanpassen aan de noodwendigheden van de internationale handel. Het Plan-Leber was nauwelijks bekend of het stuitte op het verzet van belangrijke economische kringen, en dit zowel in de federale Republiek als in de buurlanden. Het werd ook aangevochten door de Commissie van de EEG die oordeelde dat sommige maatregelen onverenigbaar waren met het Verdrag van Rome. En toch heeft het Plan-Leber, zelfs geamendeerd, een invloed gehad op de verdeling van het verkeer. De spoorwegen hebben hun prestaties verhoogd, terwijl het wegverkeer voor eigen rekening tijdens dezelfde periode achteruitging.

BESLUITEN

De spoorwegen zien de dispariteiten in de op hen wegende lasten geleidelijk verdwijnen. Ze hebben het recht op compensatie gedeeltelijk verworven. Het spoor kan zich alleen maar verheugen over die vooruitgang welke de bekroning is van meer dan tien jaar inspanningen voor een te-

Ook wat het goederenvervoer betreft, gaat het spoor gebukt onder verplichtingen die de andere vervoerders niet opleggen worden.

rugkeer naar de economische waarheid in het belang van het algemeen welzijn.

De goedkeuring van het voorstel betreffende de harmonisering van de financiële betrekkingen onder de Staten en de spoorwegondernemingen kan niet lang meer op zich laten wachten.

Op fiscaal en sociaal gebied werd nog maar weinig tot stand gebracht. De Raad heeft slechts één richtlijn uitgevaardigd betreffende het toestaan van vrijdom van recht voor de brandstoffen die zich in de reservoirs van de utilitaire voertuigen bevinden. Verder zal moeten worden gewacht op de invoering van de BTW in al de landen van de Gemeenschap om de fiscale maatregelen aan te vullen.

Op sociaal gebied werd een enkele richtlijn in verband met de wegvervoerders uitgevaardigd ; ze zal echter slechts doelmatig worden wanneer alle Europese landen ze zullen hebben aangenomen.

De rationele verrekking van de infrastructuurkosten onder de gebruikers van de takken van vervoer betekent ontegenzeggelijk een belangrijk probleem van de gemeenschappelijke vervoerpolitiek.

De Europese Commissie heeft de Raad onlangs een memorandum overhandigd waarin een methode voor budgettair evenwicht met mogelijkheid tot lening werd voorgesteld. Dit memorandum was vergezeld van een voorstel voor een beschikking van de Raad die geleidelijk het gemeenschappelijk stelsel zal invoeren. Het betreft een programma van lange duur dat over ongeveer vijftien jaar wordt gespreid. Aan het einde van die periode zou de verrekking onder de gebruikers, van de infrastructuurkosten voor de drie takken van vervoer, in al de Lid-Staten volgens eenvormige criteria geschieden.

P. DUBUS