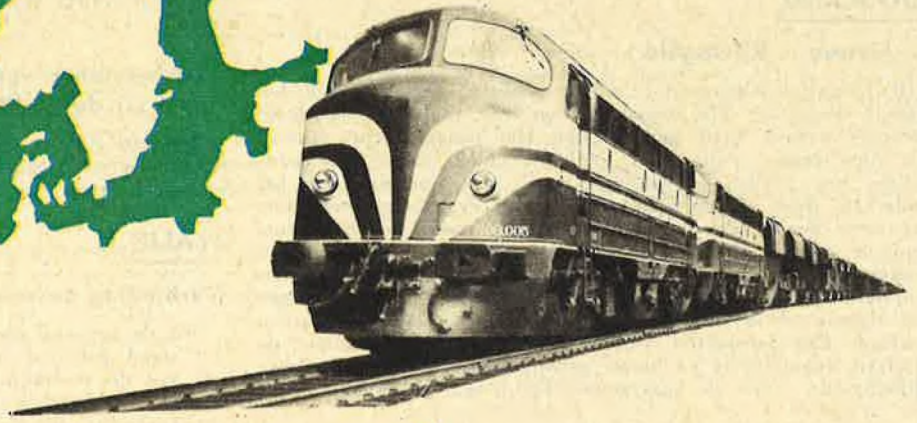


# DE SPOORWEGEN



## EN DE EUROPESE INTEGRATIE

OVER DIT ONDERWERP PUBLICEEDE «HET SPOOR» REEDS TWEE ARTIKELS (N° 54 EN 56 VAN FEBRUARI EN APRIL 1961). ER WERD ONS GEVRAAGD EEN OVERZICHT TE GEVEN VAN DE GEBEURTENISSEN DIE ZICH IN DE LOOP VAN 'HET VOORBIJE JAAR HEBBEN VOORGEDAAN. WIJ ZULLEN DIT DOEN DOOR ACHTEREENVOLGENS DE BIJZONDERSTE PROBLEMEN TE ONDERZOEKEN WAARVOOR DE EUROPESE ECONOMISCHE GEMEENSCHAP (E.E.G.) ZICH, IN 'T ALGEMEEN, GEPLAATST ZAG, ALSMEDE DIE WELKE MEER IN HET BIJZONDER HET VERVOER AANBELANGEN.

### DE VOORNAAMSTE VERWEZENLIJKINGEN VAN DE E.E.G.

De eerste van de drie etappes van vier jaar welke de overgangperiode vormen, voorzien door het verdrag van Rome (1), werd op 31-12-1961 afgesloten. Bij het verstrijken van deze eerste etappe past het de verworven verwezenlijkingen te overschouwen. Deze laatste zijn onbetwistbaar positief; dit zal blijken uit het onderzoek van de verschillende punten die hierna worden behandeld.

1) Wat de **tolunie** betreft, werden de beoogde doeleinden bereikt, ja zelfs voorbijgestreefd. In hun onderlinge handelsbetrekkingen zijn de lid-staten niet alleen overgegaan tot de liberalisatie van hun betrekkingen, door het vermin-

deren van de douanerechten (2), maar hebben zij tevens de eerste fase aangevat van de invoering van een gemeenschappelijk buitenlands douanetarief. Bij het verstrijken van de overgangperiode zal dit tarief integraal toegepast worden bij de betrekkingen tussen de landen van de Gemeenschappelijke Markt en de derde landen.

2) De **landbouwproblemen** gaven aanleiding tot ernstige moeilijkheden. Men zal zich herinneren dat de overschakeling naar de tweede etappe van de overgangperiode afhankelijk was van de vaststelling, door de Raad van Ministers, dat het wezenlijke van de doeleinden, door het verdrag voor de eerste etappe bepaald, werkelijk was bereikt en dat de verbintenissen werden nageleefd. Welnu, einde 1961, kon er nog geen enkele tastbare verwezenlijking worden aangestipt met betrekking tot de regeling van de door het verdrag voorziene gemeenschappelijke landbouwpolitiek (3).

(1) Verdrag van Rome of Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, ondertekend te Rome op 25-3-1957, in werking getreden sedert 1-1-1958.

(2) Tot 50 % vermindering van de tolrechten voor nijverheidsprodukten.

(3) Het verdrag van Rome voorziet het instellen van een gemeenschappelijke politiek op het gebied van landbouw, vervoer, handel en sociale zaken.



Dit gebrek aan overeenstemming op dit bijzonder punt was een struikelsteen voor de overschakeling naar de tweede etappe daar de Franse delegatie van oordeel was dat deze overschakeling door Frankrijk slechts kon aangevaard worden indien zij gepaard ging met het bepalen van een gemeenschappelijke landbouwpolitiek. Na lange onderhandelingen werd uiteindelijk een vergelijk gevonden.

De beslissingen welke in januari 1962 getroffen werden voorzien inderdaad de geleidelijke oprichting van een eenheidsmarkt voor de landbouwproducten, alsmede het installeren van organen die deze politiek moeten uitwerken.

Het belang van de getroffen beslissingen verdient alle aandacht. Zij hebben niet alleen de overgang van de eerste naar de tweede etappe mogelijk gemaakt, maar vormen tevens de eerste positieve verwezenlijkingen op de weg naar een daadwerkelijke economische integratie.

3) Op het gebied van de buitenlandse betrekkingen, mag de E.E.G. ook nog op andere successen bogen. Thans zijn er onderhandelingen aan de gang met Groot-Brittannië, Denemarken, Ierland en Noorwegen, met het oog op hun toetreding tot de Gemeenschappelijke Markt. Daarenboven hebben andere landen zoals Turkije, Zwitserland, Zweden, Spanje en Oostenrijk hun inzicht te kennen gegeven om met de Gemeenschappelijke Markt akkoorden van geassocieerde staten af te sluiten.

4) Ten slotte mag, op economisch gebied, de balans van de activiteit der vier afgelopen jaren bemoedigend genoemd worden. Voor het geheel van de zes lid-staten steeg de industriële productie op bevredigende wijze, kenden de intra-Europese betrekkingen een sterke toename en zijn de buitenlandse investeringen aanzienlijk verhoogd.

## DE E.E.G. EN HET VERVOER

In het artikel dat over hetzelfde onderwerp handelt (n° 56, van « Het Spoor »), hebben wij de drie voornaamste thema's onderzocht die vervat zijn in het verdrag van de E.E.G., te weten :

- De opheffing van de tariefdiscriminaties ;
- Het verbieden van de steuntarieven ;
- Het uitwerken van een gemeenschappelijk vervoerbeleid.

Laten wij onmiddellijk aanstippen dat er tijdens het afgelopen jaar, inzake vervoer, geen enkele belangwekkende verwezenlijking genoteerd werd. Daarentegen zijn de instellingen van de E.E.G. uiterst actief geweest tijdens de werkzaamheden die voorafgingen aan de voorbereiding van haar verklarende leer voor de bepalingen van het verdrag alsook aan de voorbereiding van het vervoerbeleid.

Zo heeft de Commissie zich ingespannen voor het opstellen van haar verklarende leer voor de bepalingen van het verdrag inzake opheffing der tariefdiscriminaties en steuntarieven. Tegelijkertijd hebben de diensten van de Commissie de bestaande vervoertarieven onderzocht ten einde de eventuele discriminaties of steuntarieven aan het licht te brengen.

Wij zullen langer uitwijden over de aspecten van het gemeenschappelijk vervoerbeleid omdat dit vanzelfsprekend de bijzondere taak is die aan de instellingen van de Gemeenschap werd opgedragen. De instellingen van de E.E.G. hebben onlangs twee belangrijke documenten gepubliceerd met betrekking tot het vervoerbeleid. Deze zijn :

- het « Memorandum betreffende de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting », dat door de Commissie (1) in april 1961 gepubliceerd werd ;
- het « Verslag, opgesteld namens de commissie (1) voor het vervoerbeleid binnen de Europese Economische Gemeenschap », dat in december 1961 gepubliceerd en aan het Europese Parlement voorgelegd werd.

(1) De gelijkvormigheid van de termen kan aanleiding geven tot verwarring. De Commissie met een hoofdletter C is het uitvoerend orgaan van de E.E.G. terwijl de commissie (met een kleine c) een gespecialiseerde commissie is van het Europese Parlement.

Deze beide documenten hebben reeds een levendige belangstelling gewekt en hebben geleid tot uiteenlopende zienswijzen vanwege de bij het vervoer betrokken beroepskringen (gebruikers, vervoerders, enz.).

Wij willen hier de zienswijze aanhalen van de spoorwegen die werd behandeld in een brochure uitgegeven, in oktober 1961, onder de titel : « Het Gemeenschappelijk Vervoerbeleid van de Europese Economische Gemeenschap — Het standpunt der spoorwegadministraties van de lid-staten der Gemeenschap ».

Wij hebben het nuttig geacht voor de lezers van « Het Spoor » de bijzonderste punten uiteen te zetten die in de bovenvermelde documenten werden besproken.

## Het Memorandum betreffende de aan het gemeenschappelijk vervoerbeleid te geven richting

In Titel I van het Memorandum, ontleedt de Commissie de grondslagen van het gemeenschappelijk vervoerbeleid. Zij stelt vast dat de vervoereconomie gekenmerkt wordt door een stelsel van gebrekkige concurrentie en dat de huidige organisatie van deze sector geen bevrediging schenkt. De Commissie meent niettemin dat het zou mogelijk zijn bepaalde verbeteringen te brengen aan deze toestand om aldus de voorwaarden van de vervoermarkt zoveel mogelijk gelijkaardig te laten worden aan die welke gelden voor de andere economische sectoren. Volgens het advies van de Commissie kan dit doel (onder meer) bereikt worden door een versoepeling van de verplichtingen van openbare dienst (verplichtingen inzake exploitatie, vervoer en tarieven) die op de spoorwegen drukken en die hun bestaansredenen grotendeels hebben verloren.

Het einddoel dat de Commissie nastreeft is het verwezenlijken van een stelsel van gezonde concurrentie.

Titel II van het Memorandum handelt over de algemene objectieven van het gemeenschappelijk beleid. Drie algemene objectieven werden vastgelegd :

1) De opheffing van de hinderpalen bij het vervoer die de verwezenlijking van de gemeenschappelijke markt zouden kunnen in de weg staan (het gaat hier om hinderpalen die het vervoer van de goederen belemmeren, zoals de tariefdiscriminaties, de steuntarieven, enz.) ;

2) Het vrije verkeer van de goederendiensten binnen de Gemeenschap.

Volgens de verslaggevers behelst dit punt :

- Het opstellen van gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer ;

- De liberalisatie van de vervoerdiensten, d.w.z. het bepalen van de voorwaarden waarin de niet in het land gevestigde vervoerders tot het nationaal vervoer van een lid-staat worden toegelaten ;

- Het vestigingsrecht, d.w.z. het vaststellen van de voorwaarden die het de vervoerders van een lid-staat moeten mogelijk maken om toegang te krijgen tot alle vervoeractiviteiten in een andere Staat.

3) De algemene organisatie van het vervoerstelsel in de Gemeenschap.

Het Memorandum doet niet duidelijk uitschijnen in welke richting de inspanningen op dit gebied moeten worden voortgezet. Het beperkt zich ertoe een meer concurrerend stelsel inzake vervoer aan te prijzen, stelsel dat nochtans zekere beperkingen in het vrije spel van de concurrentie zou moeten bevatten.

Om de hierboven vermelde doeleinden te bereiken, zou het vervoerbeleid op zekere principes moeten steunen.





#### a) Gelijke behandeling.

Dit principe veronderstelt dat de vervoerondernemingen en de verschillende transportmiddelen in vergelijkbare aanvangsomstandigheden zouden verkeren.

#### b) Financiële autonomie van de ondernemingen.

Het wordt volstrekt noodzakelijk geacht dat de ondernemingen met eigen middelen het evenwicht tussen ontvangsten en uitgaven verwezenlijken en dat zij verantwoordelijk zouden zijn voor hun financieel beheer.

#### c) Vrijheid van handelen van de ondernemingen.

Deze vrijheid moet o.m. tot uiting kunnen komen :

- Op commercieel gebied, bij het bepalen van de prijzen en voorwaarden van het vervoer ;
- In de beslissingen inzake exploitatie (keuze van de wijzen van exploitatie en van de afmetingen der ondernemingen).

#### d) De vrije keuze van de verbruiker.

De Gemeenschappelijke Markt, waarbij het stelsel van concurrerende economie tot uiting dient te komen, maakt de vrije uitdrukking van vraag en aanbod noodzakelijk. Deze vrijheid moet gepaard gaan met de mogelijkheid voor de verbruiker, de passende vervoerwijze te kiezen, ja zelfs zijn eigen vervoer te verzekeren (vervoer voor eigen rekening).

### Het standpunt van de spoorwegadministraties

De Spoorwegen van de zes landen van de E.E.G. hebben hun standpunt doen kennen ten aanzien van de keuze die men scheen te mogen afleiden uit het Memorandum, gewijd aan het gemeenschappelijk vervoer. Dit standpunt wekt onze belangstelling, niet alleen in de mate waarin het de weergave van de spoorwegbelangen is, maar eveneens, in een ruimere zin, als medewerking tot de harmonieuze organisatie van de vervoereconomie.

In dit document herinneren de spoorwegen eraan dat de huidige aanvangsomstandigheden van de verschillende transportmiddelen op veelerelei gebieden volstrekt ongelijk zijn (infrastructuurlasten, fiscaal stelsel, sociaal stelsel, verplichtingen als openbare dienst, voorwaarden van beheer). Zij oordelen dat het herstel van deze toestand een **voornaam** en **voorafgaande** voorwaarde is tot de verwezenlijking van een werkelijk concurrerende vervoermarkt.

Inzake algemene organisatie van het vervoer prijzen de spoorwegen het invoeren aan van regelingsmechanismen die de stabiliteit van de vervoerprijzen, alsmede een gezonde exploitatie der ondernemingen zouden waarborgen. Zij achten het eveneens van essentieel belang dat de verplichtingen inzake tarieven, uit economisch oogpunt, voor alle vervoermiddelen gelijkwaardig zouden zijn.

Op het stuk van de investeringen trekken de spoorwegen de aandacht van de openbare machten op de noodzakelijkheid een coördinatie te verzekeren op het niveau van alle vervoermiddelen, ten einde overbodige investeringen te vermijden en met het doel de oplossing te kiezen die de hoogste rendabiliteit oplevert.

### Het Verslag van de commissie voor het vervoer van het Europese Parlement (1)

Dit verslag werd bij het Europese Parlement ingediend door M. Kapteyn. Dit document betekent, in verschillende opzichten, een belangrijke bijdrage tot de studie van de vraagstukken betreffende het vervoer want de verslaggever heeft zich de medewerking van uiterst bekwame specialisten verzekerd.

Het is zeer moeilijk een synthese op te maken van de gegevens welke in een zo omvangrijk document vervat zijn. Wij zullen er ons derhalve toe beperken enkele essentiële principes naar voren te brengen.

Het verslag Kapteyn erkent de dwingende noodzaak een gemeenschappelijk vervoerbeleid tot stand te brengen en legt bijzonder de nadruk op de hierna volgende kwesties :

- De verplichting de toekomstige expansie van de economie te begunstigen door het ontwikkelen, op grote schaal, van de netten der Europese vervoeren ;
- De aanpassing van de concurrentievoorwaarden, door de opheffing van de discriminatietarieven en de steuntarieven, alsmede door de « harmonisatie » der vervoertarieven ;
- De noodzakelijkheid een gemeenschappelijk beleid voor de vervoerscoördinatie in het leven te roepen.

De principes die het verslag Kapteyn aanwijst voor het coördinatiebeleid vertonen veel punten van overeenkomst met die welke in het Memorandum van de E.E.G.-Commissie werden opgenomen. De voornaamste verdienste van het verslag Kapteyn bestaat echter niet enkel in de bevestiging dat men moet komen tot een stelsel waarin de vervoerprijzen zullen worden vastgesteld, rekening houdende met de kosten en de voorwaarden van de markt, maar dat men ook rekening moet houden met zekere voorafgaande voorwaarden. Deze voorafgaande voorwaarden bestaan in het ten laste nemen, door de vervoerondernemingen, van een rechtvaardig aandeel van de kosten die zij aan de algemene economie veroorzaken.

Hier vinden wij een van de standpunten terug die, herhaaldelijk en met klem, door de spoorwegen werden verdedigd.

### Besluit

In aansluiting met deze « voorafgaande voorwaarden », kunnen wij vaststellen dat de verwezenlijking van een gemeenschappelijk vervoerbeleid, uitgaande van dezelfde principes, kan leiden tot uiteenlopende resultaten, naargelang van de voorrang die aan de beoogde maatregelen wordt verleend. Dit doet het aanzienlijk belang uitschijnen van het opstellen van een tijdschema voor de uitvoering van de voorgestelde maatregelen.

Sommigen menen, inderdaad, dat de eerste te verwezenlijken taken — die trouwens de gemakkelijkste zijn — erin bestaan de markt vrij te maken. De spoorwegen vrezen terecht de storende gevolgen welke met deze vrijmaking op het gebied van de concurrentie zouden kunnen gepaard gaan. Begrijpelijkerwijze hebben zij dan ook de stelling verdedigd van de « voorafgaanden » volgens welke het gevaarlijk zou zijn de vervoeren vrij te geven vooraleer de onontbeerlijke maatregelen van « harmonisatie » en coördinatie zouden getroffen zijn.

Volgens de laatste berichten zou het tot een vergelijk tussen deze twee stellingen kunnen komen bij het vaststellen van een zeker parallelisme tussen de maatregelen inzake vrijmaking en geleidelijke organisatie van de markt.

\*\*

Onderhavig artikel was reeds afgewerkt toen de Commissie van de E.E.G. op 14 juni haar « Actieprogramma inzake gemeenschappelijk vervoerbeleid in het kader van de E.E.G. » aan de Raad der Ministers voorlegde.

Het voornaamste kenmerk van dit programma is het vastleggen van een zeker parallelisme in de maatregelen tot liberalisatie en organisatie van de vervoermarkt.

Te gepasten tijde zullen wij, voor de lezers van « Het Spoor », een artikel aan dit onderwerp wijden.

E. MARNEF

(1) Dit document wordt eveneens rapport Kapteyn geheten.